

Mercado distorcido: Brasil perde espaço para a Bolívia no Transporte Internacional



**Custos desiguais impactam competitividade
e somam prejuízos de US\$ 80 milhões por ano**

Conte com a ABTI!

Na ABTI, cada setor é parte essencial do nosso compromisso com você.

Estamos aqui para ajudar, orientar e facilitar sua rotina no transporte internacional.

Não importa a dúvida, a gente resolve junto.

Fale conosco agora mesmo. É só apontar a câmera!



Juntos seremos mais fortes!



Estamos aqui!

Rua dos Andradas, 1995
Santana – Uruguaiana/RS
www.abti.org.br
[@associacaoabti](https://www.instagram.com/associacaoabti)

O permanente desafio da **qualidade e produtividade**



Glademir Zanette
Presidente da ABTI

Transcorridos 34 anos da fundação do Mercosul verifica-se que esta foi uma decisão muito exitosa para o crescimento das relações comerciais entre os países envolvidos. O modal rodoviário de cargas é uma experiência de prestação de serviços internacionais que precedeu o Mercosul. Os caminhões penetraram territórios adentro, ensaiando o Mercosul, que foi instituído 26 anos mais tarde. Esta peculiaridade poderia levar à compreensão de que o transporte estava pronto, ao tempo da constituição do bloco econômico. Porém, mesmo amparado pelo ATIT, não foi assim que isso aconteceu. Organizado sob a referência do Subgrupo de Trabalho nº 5, a intimidade de percorrer territórios de outras nações tem se mostrado exigente, detalhista e muitas vezes burocrática. Mesmo questões de mercado expõem vulnerabilidades que transcendem a visão capitalista, e carecem de uma regulação.

Ainda que a indústria de veículos comerciais disponha dos mesmos modelos em todos os países, os implementos rodoviários comportam muitas medidas e capacidades. E isso é apenas o começo das diferenças entre as legislações de cada país. Existe um conjunto de medidas e pesos já padronizados, porém a dinâmica tecnológica propicia avanços na

produção destes equipamentos que agregam produtividade ao transporte. As revisões ou avanços na discussão destas questões têm descompasso com a potencialidade de se aperfeiçoar o transporte. Em outro aspecto do transporte rodoviário, pode-se afirmar que somente agora, 34 anos após o início do bloco econômico, consolidou-se uma legislação e fiscalização absolutamente comum para o transporte de produtos perigosos.

Os transportadores rodoviários internacionais há 51 anos contam com a ABTI para representá-los diante destes e de dezenas de outros aspectos formais que regem nossa atividade. A atuação da Associação é meticulosa e atenta à realidade. A ABTI e as demais Entidades Empresariais de outros países formam o Condesul. Juntos, estes pioneiros da integração trabalham para continuar oferecendo serviços de qualidade com preços competitivos. Esta é uma missão que nunca se esgota, e reiteradamente se pratica a cada nova reunião bilateral ou do SGT-5.

“O transporte rodoviário internacional precedeu o Mercosul”

sumário



ANO XIX - EDIÇÃO 76 - 2025

ANTT promove reuniões em Uruguaiana/RS

06/07

Reunião do SGT-5 promove avanços em temas pendentes há anos

16/17



Matéria principal

Transportadores brasileiros **perdem mercado** na Bolívia

Preço subsidiado do diesel e dólar no paralelo distorcem a concorrência.

24-31





Ingresso na Argentina tem
pavimento sem manutenção
na ponte internacional

33



CNT define agenda
institucional com ações
para este ano

42/43

INTERNACIONAL

Empresas podem obter licença complementar para a Guiana 09

ENTREVISTA

Leonir Gral: o Transportador não tem o reconhecimento merecido 12/13

INSTITUCIONAL

A importância do Índice de Confiança do Transportador
Rodoviário de Cargas 20/21

HISTÓRIA

Em pouco mais de um ano, na década de 1960, foi instituído
o regime legal do transporte no Cone Sul da América 22

INSTITUCIONAL

Um balanço dos 10 anos do Observatório Nacional de Transporte
e Logística 34

INFRAESTRUTURA

Corredor Bioceânico do Sul descarta túnel que evitaria nevascas
do Passo Cristo Redentor 36/37

INTERNACIONAL

Autoridades argentinas e chilenas buscam qualificar atendimento
ao transporte no Passo Cristo Redentor 37

TRANSPORTES

Mundo Novo/MS passa a divulgar fluxo TRIC. Passo de fronteira
cresceu 58% nos últimos dois anos 40

TECNOLOGIA

Os efeitos da IA sobre os seres humanos nos próximos 10 anos 45 a 47

INSTITUCIONAL

ANTT aprimora sistema do Vale-Pedágio Obrigatório 48

FLUXO TRIC

Transporte rodoviário internacional cresce 11,5 % no Mercosul 52

DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente

Glademir Zanette

1º Vice-Presidente

Paulo Ricardo Ossani

2º Vice-Presidente

Francisco Cardoso

1º VP de Relações Institucionais

Sérgio Maggi Júnior

2º VP de Relações Institucionais

Antônio Luiz da Silva Júnior

1º VP de Gestão Coordenada de Fronteiras

Jorge Antônio Lanzasova

2º VP de Gestão Coordenada de Fronteiras

Danilo Guedes

1º VP Administrativo - Financeiro

Nolar Vicente Sauer

2º VP Administrativo - Financeiro

Flávio Vasconcelos dos Santos

DIRETORIA ADJUNTA

Diretores

Juan Carlos Castro Pastor

Hélio José Branco de Matias

Isonir Bianchini Canalli

Lenoir Gral

Francine Roman

Leonardo Hoffmann Quiñónez

Matias Ferrari

CONSELHO FISCAL

Presidente do Conselho Fiscal

Valmor Scapini

Conselheiro Fiscal Efetivo

Giovane Lindemayer de Oliveira

Conselheiro Fiscal Efetivo

Edgardo José Gasparini

Conselheiro Fiscal Suplente

Clovis Dall'agnol

Conselheiro Fiscal Suplente

Rubem de Carvalho Maidana

Conselheiro Fiscal Suplente

Walter Edecio Soto

CONSELHO EDITORIAL ABTI

VP Executiva - **Gladys Vinci**

Comunicação - **Valéria Zinelli**

Comunicação - **Manuel Marques**

COMERCIAL

Nitri Hoisler

comunicacao@abti.org.br

REDAÇÃO

Editor Responsável

Jornalista Paulo Ziegler

paulo@plusagencia.com.br

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO

Plus Comunicações

Arte - **Cid D'Ávila**

IMPRESSÃO

Gráfica Ideograf

Tiragem desta Edição

3.000 exemplares



Representantes da ANTT reúnem-se com a ABTI em Uruguaiiana

O coordenador-geral de Relações Internacionais da ANTT, Cálicles Mânica, visando promover encontros periódicos com as entidades do setor privado, realizou reuniões na cidade de Uruguaiiana no dia 17 de junho. Ele destacou que deseja fortalecer o diálogo institucional, aproximar-se do setor produtivo, e dar voz diretamente aos associados de cada entidade, como forma de estimular ações e soluções conjuntas para os problemas. A reunião com a ABTI e seus associados ocorreu no auditório do SEST SENAT. Mânica se colocou como ouvinte, mas também abordou como transcorrem os principais temas em discussão nas reuniões multilaterais sobre transporte no Mercosul. O coordenador geral estava acompanhado de André Dulce

Gonçalves Maia, coordenador de Protocolo e Representação da CGINT - Coordenação-Geral de Relações Internacionais, e de Maycon Casal, coordenador de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas da SUROC. De parte da ABTI, estiveram presentes o presidente, Glademir Zanette, a vice-presidente executiva, Gladys Vinci, e os diretores Flávio dos Santos, Francine Roman e Giovane de Oliveira.

Na abertura do encontro o presidente Glademir Zanette destacou que os problemas são sempre recorrentes, expressando que os transportadores internacionais sabem a importância fundamental da Agência Reguladora. "O internacional tem logicamente o envolvimento de vários outros países, então tem várias situações que precisam ser encaradas pela

ANTT. As moedas de troca têm que acontecer, e isso é uma construção, como a que está acontecendo aqui e que vai ser feita ao longo do tempo. Conjuntamente iremos resolver tudo isso", acrescentou ele, elogiando a decisão de virem até Uruguaiiana: "sejam sempre bem-vindos às fronteiras, porque será uma grande ajuda para aliviar a nossa carga", completou Zanette.

Cálicles Mânica, por sua vez, exaltou a importância do trabalho da ABTI, e justificou o motivo pelo qual iniciou seus encontros a partir das fronteiras. "Quando há vários empresários com algum problema, a ABTI concentra a demanda e traz para nossa mesa para resolver. A ANTT quer se fazer presente nas fronteiras, ouvir o transportador e a ABTI é um elo muito forte entre os trans-

portadores e a ANTT” sustentou o coordenador. Em sua avaliação, o transporte internacional não está tendo o destaque que merece em todos os órgãos do governo, fato que determinou sua presença institucional e política.

Reciprocidade e fiscalização

Mânica revelou que sua coordenação evitará uma atitude submissa nas negociações internacionais. Sua visão é de articular, sempre que necessário e possível, formas com que a fiscalização possa pressionar os estrangeiros em casos que haja tratamento desigual a brasileiros, evitando a perda de competitividade. Ele exemplificou o caso da atualização de pesos e tolerâncias no bloco. Segundo ele, os outros países se “acomodaram”, porque o Brasil possui maior tolerância, conferindo vantagem para eles. O coordenador informou que a ANTT estuda uma campanha que permita fiscalizar veículos estrangeiros pela nota fiscal e não pela balança, aperfeiçoando a fiscalização da tolerância. Seu intento é qualificar os controles, na expectativa de estimular a disposição por harmonizar o tema no Mercosul.

O representante da Agência anunciou que provavelmente dentro de 90 dias os embaixadores dos países do Mercosul, Chile e Bolívia assinarão o acordo para redução das multas do ATIT. Maníca também informou que possivelmente Argentina, Brasil e Chile aprovarão, de forma multilateral, novos comprimentos para combinação cavalo mecânico e semirreboque (19,30 metros) e



Glademir Zanette (centro) destacou a importância de ANTT e ABTI trabalharem juntas pelo transporte internacional

para cegonheiras (23 metros).

Por outro lado, Cálicles e Maycon reconheceram a precariedade de presença da fiscalização da ANTT nas fronteiras. Maycon explicou que a ANTT vai tentar superar isso utilizando os relatórios de fluxo da Receita Federal, entre outros dados, para fortalecer a fiscalização digitalmente. Maycon acrescentou que o Brasil apresentou no SGT-5 a ideia de se criar um manual de fiscalização comum. Esse instrumento poderá ajudar a evitar interpretações de fiscais que venham a penalizar estrangeiros. A medida já tem apoio do Uruguai. O Brasil vai trabalhar esta iniciativa, principalmente durante sua presidência pro tempore, na próxima reunião SGT-5.

Seguros e inspeção técnica

Diante da manifestação de associados da ABTI, que assinalaram a importância de se avançar na digitalização de documentos relacionados a seguros e CITV,

Maycon Casal explicou que já existe no Mercosul resolução que permite que todos documentos sejam eletrônicos, porém os países ainda precisam acordar os modelos eletrônicos de cada um. Ele adiantou que o Brasil levará o tema da digitalização do CITV para a próxima reunião SGT-5, considerando ainda pedir também a dos seguros.

Registro Nacional de Precusores Químicos (RENPRE)

Outra pauta trazida pelos transportadores foi sobre os problemas de burocracia relacionados ao RENPRE, na Argentina. Ainda é exigido que todos os documentos (contratos sociais, CRLV da frota, documentos pessoais, etc) sejam apostilados e com tradução juramentada. A ANTT explicou que este não é um assunto de sua jurisdição, porém tentará engajar outros órgãos nas reuniões, como a Polícia Federal, para buscar solução a estas dificuldades.

Dipesul

Sua casa **Volvo** no RS

MENOS PARADAS. MAIS CONTROLE.

Um plano sob medida para tua produtividade.

O **Plano Ouro Flex Volvo** é a escolha inteligente para quem quer rodar mais, com menos preocupação.

COM A DIPESUL, TU TENS A PARCERIA CERTA PARA IR MAIS LONGE.

- ✓ **Manutenção inteligente:** Monitoramento remoto indica o momento ideal para manutenção, com agendamento automático e menos paradas não programadas.
- ✓ **Custos previsíveis:** Mensalidades fixas e personalizadas, com planejamento sob medida para sua operação.
- ✓ **Suporte 24h (VOAR):** Assistência em todo o Brasil com atendimento emergencial gratuito, incluindo guincho e deslocamento.
- ✓ **Atendimento preferencial:** Central exclusiva e prioridade nas concessionárias Volvo em todo o país.
- ✓ **Mais valor na revenda:** Certificado Volvo de Manutenção Preventiva, garantindo histórico completo e bom estado do veículo.

CANOAS

(51) 2121-8800

CAXIAS DO SUL

(54) 2101-8400

IJUÍ

(55) 3331-8100

LAJEADO

(51) 3714-8700

PASSO FUNDO

(54) 2103-8800

PELOTAS

(53) 3310-8500

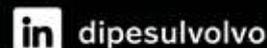
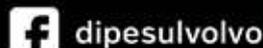
PORTÃO

(51) 3874-7500

SANTA MARIA

(55) 3290-6050

www.dealer.volvotrucks.com.br/dipesul



Transporte internacional para a Guiana já pode ser operacionalizado

A ANTT divulgou que estão oficialmente definidos os procedimentos para que transportadoras brasileiras iniciem operações regulares de transporte internacional terrestre de cargas e passageiros com destino à República Cooperativa da Guiana. Trata-se da implementação prática do Acordo Internacional de Transporte Terrestre (internalizado no Brasil pelo Decreto nº 5.561/2005), permitindo que empresas brasileiras prestem serviços com segurança jurídica e respaldo legal, ampliando mercados e fortalecendo os vínculos econômicos e logísticos entre os dois países.

O acesso rodoviário ao país caribenho se dá a partir do estado de Roraima. Da capital, Boa Vista, pela BR 401, são 671 km a serem percorridos até a capital do país,

Georgetown. O quadro abaixo discrimina procedimentos.



Obtenção da Licença Complementar na Guiana

Passos a seguir:

- 1 Obter a Licença Originária junto à ANTT
 - Transporte de cargas: SUROC / CTRIC – ctric@antt.gov.br
 - Transporte de passageiros: SUPAS / COTIN – cotin@antt.gov.br
- 2 Solicitar a Licença Complementar junto ao Ministério do Interior da Guiana, no prazo de até 120 dias após a emissão da Licença Originária.
 - Contato: Sr. Gavin Lewis – Ponto Focal do Acordo Internacional de Transporte Terrestre
 - E-mail: research@moha.gov.gy

Documentos necessários (em português e inglês):

- Cópia autenticada da Licença Originária (ANTT)
- Comprovação de regularidade fiscal
- Seguro contra terceiros com validade internacional
- Registro da empresa
- Informações detalhadas do serviço (itinerários, horários, veículos, tipo de carga/serviço)
- Procuração pública e apostilada, nomeando representante legal na Guiana com plenos poderes

Deputada Patrícia Alba propõe audiência pública sobre retenção a cegonheiros brasileiros na Argentina

As multas e apreensões impostas a transportadores brasileiros na Argentina têm um impacto significativo na logística e transporte de produtos entre esses países, dificultando o fluxo principalmente, de veículos 0km. O assunto foi tratado pela deputada Patrícia Alba (MDB) em reunião com o presidente do Sindicato dos Cegonheiros do RS (SINTRACERGS), Sílvio Miguel Coelho Dutra. Segundo ele, a mudança na legislação brasileira – aumentando o comprimento dos caminhões cegonha de 22,40 metros para 23 metros – para atender uma demanda de mercado e trazer maior segurança viária à operação, inclusive, diminuindo o impacto do peso x eixo, tem resultado em apreensões em razão da assimetria de normas. A legislação do país vizinho prevê nesta configuração um máximo de 22,40 metros.

A Deputada Patrícia Alba solicitou uma audiência pública para tratar do assunto junto à Comissão do Mercosul da Assembleia Legislativa e vai articular ações junto à Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) e

à Câmara dos Deputados para alteração da matéria nos países do Mercosul. “O transporte de cargas é um setor que movimenta a economia, contribui para a arrecadação do estado, a movimentação de produtos e a conectividade regional e internacional. Vamos somar forças para mudar essas normas nos países vizinhos”, enfatizou a parlamentar.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) incluiu esta proposta e vem defendendo o incremento junto aos países do Mercosul nas últimas reuniões.

Dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) mostram que as exportações de veículos tiveram um incremento superior a 47,8% nos quatro primeiros meses deste ano – foram 161,9 mil unidades ante 46,3 mil veículos em igual período de 2024. A Argentina respondeu por 59% das exportações brasileiras no quadrimestre frente aos 34,8% do mesmo período do ano passado.



Transporte Rodoviário Internacional de Cargas

Infraestrutura Completa para Operações no Mercosul!

Nossa estrutura foi desenvolvida para **atravessar fronteiras com segurança, confiança e eficiência!**

✓ Frota Moderna e Diversificada

✓ Soluções Completas em Logística

✓ Consultoria Aduaneira

✓ Investimento em Tecnologia e Segurança

Não perca tempo! Fale com nossos especialistas e otimize sua operação.



☎ (+55 11) 3595.7777

📧 @transrodut

✉ comercial@transrodut.com.br

🌐 Transrodut Transportes e Logística



TRIBUTAÇÃO EM FOCO: ENCONTRO PARA EMPRESAS DO TRANSPORTE INTERNACIONAL

A Assertt, em parceria com a ABTI,
promove um evento exclusivo.



Data: 06 de
agosto de 2025



Local:
Uruguaiana - RS

TEMAS EM DESTAQUE:

- Panorama tributário com dados do setor
- Planejamento tributário e sua relevância
 - PIS/COFINS e a regularização fiscal
 - ICMS no RS
- Reforma tributária e impactos no transporte internacional

PROGRAMAÇÃO:

9h – Recepção e credenciamento.
10h – Início dos painéis temáticos.

Encerramento com
almoço especial!

Confirme sua presença até
28 de julho pelos canais:

✉ comunicacao@abti.org.br

☎ (55) 98156-0000

Vagas limitadas. Garanta a sua!

“O Transportador ainda é pouco valorizado”

Lenoir Gral

Diretor da Transportes Gral



Lenoir Gral é natural de Caxambu do Sul/SC. O empresário integra a segunda geração de uma família que com grande determinação conduziu a transportadora, agora com 57 anos de atividades. Lenoir Gral é sócio proprietário da Transportes Gral Ltda, e diretor da Associação Brasileira de Transporte Internacional – ABTI. Também integra a Diretoria do Sindicato das Empresas de Transporte e Logística de Chapecó (Sitran). Em 12 de abril de 2025 foi escolhido como Empresário do Transporte – Destaque 2025 com atuação em Chapecó/SC e Região, por ocasião da solenidade de 30 anos do Sitran.

Em sua trajetória no meio associativo, também foi diretor financeiro adjunto da Associação Comercial e Industrial de Chapecó (ACIC). Participou ainda da Diretoria da Fetranesc da gestão 2016/2020. No meio cultural, foi Patrão do CTG Quero-Quero, tendo fundado o Galpão do CTG. Nos esportes, é conselheiro da Chapecoense.

Cenário do Transporte: *A Gral opera no transporte internacional há 31 anos. O que levou a empresa a ingressar neste segmento?*

Lenoir Gral: Já atuávamos no transporte nacional e, por solicitação de alguns clientes que precisavam importar e exportar, obtivemos nossa primeira permissão para operar na Argentina. Com o tempo, expandimos para o Chile, Uruguai, Paraguai e, mais recentemente, para o Peru e a Bolívia.

Cenário do Transporte: *Quais são os maiores desafios de se atuar no transporte internacional?*

Lenoir Gral: Hoje, os principais desafios são as legislações distintas de cada país em relação ao Brasil, as condições climáticas extremas, como as encontradas no Chile, além da barreira do idioma e das diferenças cambiais, que dificultam a operação para alguns motoristas.

Cenário do Transporte: *Presentemente há espaço para se crescer no internacional?*

Lenoir Gral: Sim, sempre há espaço para crescer. Todos os mercados oferecem oportunidades de expansão, especialmente com planejamento e foco na qualidade do serviço.

Cenário do Transporte: *A Gral atua em diversos segmentos do internacional. Quais deles exigem mais cuidados?*

Lenoir Gral: Todos os segmentos requerem atenção, mas o transporte de frutas exige cuidados redobrados. Qualquer oscilação de temperatura, ou manuseio inadequado, pode comprometer a qualidade e a aparência do produto.

Cenário do Transporte: *A integração de mercados é bem compreendida nos países que integram o Mercosul?*

Lenoir Gral: Sim, de maneira geral, a integração é bem compreendida entre os países do Mercosul.

Cenário do Transporte: *Na sua opinião o trabalho do transportador tem o reconhecimento que merece?*

Lenoir Gral: Infelizmente, não. O transportador ainda é pouco valorizado, e o motorista — que é a peça-chave para o funcionamento do mercado — recebe ainda menos reconhecimento. É importante lembrar que, sem o trabalho do motorista, o alimento não chega à nossa mesa, os remédios não chegam aos hospitais e a economia simplesmente não gira. Eles merecem muito mais respeito e valorização pelo papel essencial que desempenham.

Cenário do Transporte: *O Sr. tem participado das Diretorias da ABTI. Como avalia a Entidade e sua relação com os sócios?*

Lenoir Gral: A ABTI é fundamental para o nosso segmento. Temos uma boa relação com

“Acredito que deveríamos ser mais unidos para buscar avanços e melhorias para o setor.”



Sede da Transportes Gral em Chapecó, SC

os demais sócios, mas acredito que deveríamos ser mais unidos para buscar avanços e melhorias para o setor.

Cenário do Transporte: *E o trabalho da ABTI para o transporte internacional?*

Lenoir Gral: A ABTI tem nos apoiado em muitos momentos, oferecendo orientações, atuando nas tratativas com órgãos reguladores e auxiliando em diversas demandas do dia a dia.

clubemercosul

CLUBE MERCOSUL:
NO BRASIL E NO MERCOSUL, BENEFÍCIOS QUE TRANSFORMAM A VIDA DE QUEM ESTÁ SEMPRE NA ESTRADA

Baixe o aplicativo

Disponível no Google Play | Disponível na App Store

PLATAFORMA 100% DIGITAL QUE INTEGRA SAÚDE, COBERTURA EM VIAGEM INTERNACIONAL, SEGUROS E BENEFÍCIOS EXCLUSIVOS PARA MOTORISTAS E SUAS FAMÍLIAS.

O Clube Mercosul oferece proteção para quem dirige e para quem espera em casa.

SERVIÇOS

- Saúde e bem-estar
- Clube de vantagens
- Consulta online 24h
- Serviços e assistências 24h
- Orientação psicológica
- Viagens Mercosul e Chile
- Seguros
- Ofertas de frete

clubemercosul.com | facebook.com/clubemercosul.com | 0800 042 0690

A PLANALTO TRANSPORTES APRESENTA SUA NOVA FROTA

Presente em **8 estados brasileiros**, a Planalto Transportes segue avançando. Os **novos ônibus** chegam para oferecer ainda mais **conforto, tecnologia e segurança** nas principais linhas.





Mais para o seu futuro!

FAÇA PARTE DE UMA COOPERATIVA
QUE TE FORTALECE!

Somos uma Instituição Financeira Cooperativa criada para profissionais do Transporte, Logística e Correios, com atendimento personalizado e humanizado para quem move o Brasil.

Uma cooperativa de crédito com soluções completas:



Crédito



Investimentos



Previdência



Cartões



Consórcio



Seguros



Soluções PJ

Conheça os benefícios de ser um
cooperado em: transpocred.coop.br



TRANSPOCRED
COOPERATIVA AILOS

AILOS
SISTEMA DE COOPERATIVAS

Reunião do SGT-5 sinaliza avanços importantes



A ABTI esteve presente na 67ª Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 do Mercosul, realizada em Buenos Aires, nos dias 3 e 4 de junho. Um das pautas em destaque foram os avanços obtidos frente a revisão da Resolução GMC nº 65/08, que versa sobre pesos e dimensões permitidos no transporte rodoviário internacional.

A partir do interesse expressado pelas delegações da Argentina, do Brasil e do Chile houve avanços nos pontos em que há maior consenso sobre a dimensão dos veículos, sobretudo sobre o aumento do comprimento máximo permitido do conjunto caminhão trator e semirreboque de 18,60 metros atuais para 19,30 metros e das cegonheiras de 22,40 metros para 23 metros. Paraguai e Uruguai solicitaram mais tempo para decidir, justificando a necessidade de realizar mais estudos técnicos para admitir as alterações propostas.

Diante disso, os países interessados podem desde logo promover acordos bilaterais ou multilaterais que viabilizem a adoção dos novos limites. A expectativa é que na próxima reunião bilateral com a Argentina já possam ser adotados os novos parâmetros, especialmente do conjunto caminhão-tractor e semirreboque.

Especificamente no caso das cegonheiras de 23 metros, o avanço enfrentava ressalvas pois havia dúvidas quanto à importância e aplicabilidade da alteração. Coube à ANTT apresentar uma análise técnica detalhada, que demonstrou a viabilidade do modelo já praticado no Brasil. A iniciativa promoveu um melhor entendimento que abriu caminho para a busca de um consenso.

Outra pauta sempre polêmica também teve avanços. As tolerâncias máximas permitidas para o peso bruto total (PBT) assumiram

uma tendência de convergência. Ainda que o Uruguai considere inviável a harmonização em 5%, por razões estruturais e operacionais, houve avanços para um acordo para tolerância de 3%, valor que já é praticado naquele país.

Redução das multas do ATIT

Aguardando ainda a assinatura formal dos embaixadores perante a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), as delegações que participaram da reunião manifestaram apoio à entrada em vigor do acordo de 2019, que reduz pela metade o valor das multas em dólares, previstas no Protocolo de Infrações e Sanções do ATIT.

Com a finalidade de promover esse avanço, a ANTT propôs que o acordo seja assinado de forma multilateral, com aplicação imediata das reduções, inclusive para multas ainda pendentes de

resolução, o que beneficiaria ainda mais os transportadores. Argentina e Chile se mostraram receptivos à proposta, enquanto os demais países irão avaliar a possibilidade de adesão. Trata-se de uma medida de grande impacto pois os valores das multas exorbitam a realidade econômica do transporte rodoviário e da economia dos países signatários do ATIT.

Harmonização da fiscalização de transporte de produtos perigosos

O Grupo de Trabalho sobre Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas avançou em definições para a harmonização dos procedimentos de fiscalização no transporte internacional de produtos perigosos. Coube destaque à implementação plena das disposições previstas na Decisão CMC nº 15/19 que terá início em 1º de janeiro de 2026. Os órgãos fiscalizadores e o setor privado de cada país deverão se adaptar às novas

regras para fiscalização no bloco até o início do ano que vem.

A delegação da Argentina apresentou a proposta de se adotar uma Cartilha de Instruções para a Fiscalização do Transporte Internacional de Produtos Perigosos, documento que servirá como guia prático para os agentes fiscalizadores dos países membros do Mercosul.

A cartilha vai discriminar a documentação obrigatória, identificação dos veículos e equipamentos exigidos, regras específicas para o transporte de quantidades limitadas, modelos de ficha de emergência e de comprovante de capacitação dos motoristas, bem como orientações sobre a simbologia obrigatória nos veículos e o uso adequado de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs). A ABTI destacou a importância da iniciativa, assinalando o caráter didático e operacional da cartilha. Esta pauta seguirá em debate no âmbito do GTMP.

CITV brasileiro com aprovação plena

Frente a problemas verificados na Argentina, quando caminhões brasileiros foram retidos e autuados porque seus CITVs não tinham menção específica ao transporte de produtos perigosos, foi debatida a necessidade de se respeitar os Certificados de Inspeção Técnica Veicular (CITV) emitidos nos países de origem do transporte. O Certificado brasileiro não diferencia veículos de carga geral daqueles que transportam produtos perigosos embalados, pois não há exigências técnicas distintas para estas aplicações. A delegação argentina concordou que as fiscalizações devem respeitar a normativa do país de origem e que não devem ser aplicadas multas nesses casos, já que regras unificadas para o CITV ainda não foram internalizadas em todo bloco. A definição aumenta a segurança jurídica do transporte.

Condesul trabalhou para atualização dos pesos e dimensões

O Conselho Empresarial de Transporte de Cargas por Rodovias do Mercosul e Chile (CONDESUL) ocupou o espaço previsto para manifestação do setor privado durante a Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 do Mercosul para manifestar novamente a urgência de alcançar uma atualização e harmonização na legislação de pesos e dimensões para o transporte rodoviário internacional.

O CONDESUL reiterou que a falta de avanços no tema de pesos e dimensões gera dificuldades e desequilíbrios operacionais para o setor. Em especial, as divergências nas tolerâncias de peso máximo têm permitido a circulação de veículos acima de 45 toneladas.

O setor privado também expressou consenso por um aumento dos limites de comprimento para o conjunto cavalo-trator e semirreboque para 19,30 metros, sendo o semirreboque limitado a 15,60 metros, além de uma definição de tolerância de pesos entre 3% a 5% do peso bruto máximo atual.

Outros temas levados ao SGT-5 foram o pedido de transferência dos custos de estadia cobrados pela concessionária CIEMSA no Uruguai para os importadores/exportadores, de forma a não constituírem mais um encargo para os transportadores e a solicitação de inclusão do Chile no Comitê Técnico nº 2 do Mercosul, responsável por Assuntos Aduaneiros e Facilitação do Comércio.

SEGURO DE CARGA: PROTEÇÃO OPERACIONAL, EXIGÊNCIA LEGAL E ESTRATÉGIA DE PERMANÊNCIA NO MERCADO

Transportar cargas no Brasil é uma atividade que exige planejamento, controle operacional e atenção constante aos riscos. Roubos, acidentes, avarias e até a complexidade fiscal tornam o percurso mais desafiador do que deveria ser. Nesse cenário, **contar com um seguro de carga bem estruturado deixou de ser um diferencial, é uma exigência prática e legal** para quem pretende manter a operação segura e financeiramente viável.

O seguro de carga oferece coberturas que variam conforme o perfil da operação e do transportador. A cobertura básica obrigatória, conhecida como RCTR-C, protege contra danos ou perdas decorrentes de acidentes com responsabilidade do transportador. Já o RC-DC amplia essa proteção para os casos de roubo, mesmo quando não há culpa direta. Há ainda o RC-V, que cobre danos materiais e corporais causados a terceiros em acidentes com o veículo.

Além das coberturas principais, vale atenção especial à proteção para cargas com **Impostos Suspensos**, um ponto sensível nas operações internacionais. Quando há perda, roubo ou avaria em mercadorias que circulam com suspensão tributária, o transportador pode ser responsabilizado pelo recolhimento dos tributos incidentes. **Nesse caso, a ausência de cobertura específica pode resultar em prejuízos ainda maiores do que o valor da carga em si.** Por isso, incluir essa proteção na apólice é uma medida indispensável para quem atua no regime aduaneiro especial ou com benefícios fiscais.

A contratação adequada do seguro evita que um único incidente comprometa o fluxo de caixa da empresa. O ressarcimento em caso de sinistro permite continuidade da operação e protege a imagem do transportador diante do embarcador.

Em muitos casos, inclusive, o seguro é uma exigência contratual para a prestação do serviço. Negligenciar esse aspecto é um risco desnecessário. **O transportador que ignora a necessidade do seguro expõe não apenas a carga, mas o próprio negócio.** Além disso, o não cumprimento das normas legais — como as definidas pela Lei 14.599/2023, Lei 15.040/2024 e pela Resolução CNSP nº 472/2024 — pode gerar autuações, sanções e restrições operacionais.

O setor de seguros vem se atualizando para acompanhar as exigências do transporte. Com apoio técnico qualificado, é possível construir uma apólice sob medida, **que equilibre custo e cobertura.** Esse tipo de decisão evita prejuízos, reforça a credibilidade junto ao mercado e garante conformidade com as regras atuais.

A ausência de seguro não reduz a chance de sinistro. Só transfere o prejuízo para quem menos pode arcar: o transportador. Proteja sua margem, sua frota e sua reputação. A Rodosul tem a solução adequada para o seu perfil de operação.



RODOSUL
S E G U R O S

Fale com quem é especialista em seguro de transporte internacional de cargas e logística.

(51) 9 9391.7577 | (51) 9 9910.9947 (51) 3028.3003

🌐 rodosul@rodosulseguros.com.br 🌐 rodosulseguros.com.br

Reconhecimento

que movimentamos nossa jornada de
excelência!



11 ANOS
seguidos
sendo
Fornecedor
Partner
John Deere



Índice de confiança do transporte rodoviário de cargas

Confiança dos empresários: indicador antecedente das decisões de investimentos e do crescimento econômico

A confiança dos empresários é o motor do crescimento econômico. Empresários tomam suas decisões de investimento com base no ambiente econômico, e, quando este ambiente é instável ou incerto, a tendência é de maior cautela. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) acompanha, desde 2023, a avaliação dos transportadores rodoviários de cargas sobre as condições atuais da economia e dos seus negócios e as suas perspectivas para os próximos seis meses por meio do Índice CNT de Confiança do Transportador Rodoviário de Cargas.

É uma sondagem inédita no setor de transporte e logística, realizada com o apoio da Fetransul, da Fetcesp e da Fetranscarga com empresários do Rio Grande do Sul, São Paulo e Rio de Janeiro. A confiança dos empresários é afetada pela política e pela conjuntura econômica e a evolução do indicador possibilita avaliar como os transportadores receberam medidas anunciadas pelo governo, bem como aspectos conjunturais do seu próprio negócio. Assim, a CNT pauta-se tecnicamente para as ações de defesa dos interesses do setor de transporte no Congresso Nacional, com o Poder Executivo e com os governos estaduais. Além disso, o índice visa fortalecer o posicionamento dos próprios empresários, que podem consultar a sua posição em relação ao índice geral de confiança do setor, por meio de um painel de acesso restrito disponibilizado pela Confederação aos respondentes.

No 2º trimestre de 2025, a confiança dos transportadores rodoviários de cargas do Rio Grande do Sul e de São Paulo alcançou o menor patamar da série histórica, iniciada no 1º trimestre de 2023, como mostra a tabela a seguir. O índice de confiança dos transportadores rodoviários gaúchos foi de 41,4%, registrando queda de 6,5 pontos percentuais em relação ao quar-

to trimestre de 2024. A avaliação das condições atuais teve uma retração de 6,9 pontos frente ao último trimestre de 2024, passando de 39,2% para 32,3%.

Entre os fatores apontados para a redução da confiança dos empresários gaúchos, destacam-se: a) críticas em relação à condução da política econômica do país, em função da taxa de juros elevada, alta carga tributária e falta de políticas públicas para o setor; b) desaceleração de alguns setores afetou diretamente a atividade de transporte e logística, com queda da demanda pelo serviço de transporte e redução do valor do frete; c) falta de infraestrutura adequada e insegurança jurídica para promover investimentos em projetos de longo prazo; d) impacto severo das enchentes ainda reverberam sobre diversos setores e empresas do transporte e também sobre a qualidade das rodovias; e, e) o estado sofre as consequências de quatro safras agrícolas frustradas em função de estiagens e seca.

Em São Paulo, o índice geral passou de 51,9% no segundo trimestre de 2024 para 51,1% no quarto trimestre de 2024 e para 45,9% no segundo trimestre de 2025. A queda mais acentuada ocorreu na percepção das condições atuais, que caiu 9,1 pontos entre o último trimestre de 2024 e o segundo de 2025, e chegou a 37,2%. Os empresários paulistas destacaram que a taxa de juros muito elevada tem dificultado investimentos e acesso aos financiamentos. Há incerteza generalizada sobre os rumos da economia nos próximos meses e não há perspectivas sobre reformas estruturantes que o país precisa promover para recuperar sua capacidade de investimentos. Além disso, existe um sentimento de vulnerabilidade das empresas frente a decisões judiciais, instabilidade regulatória e excesso de burocracia.

Evolução do Índice de Confiança do Transportador Rodoviário de Cargas dos estados do Rio Grande do Sul, São Paulo e Rio de Janeiro (índice geral, avaliação das condições atuais da economia e do seu negócio e perspectivas para os próximos seis meses)

								Índice de Expectativas para os próximos seis meses		
14/03/2024-04/04/2023	1º tri/2023	46,9%	-	-	38,9%	-	-	50,9%	-	-
20/06/2023-07/07/2023	2º tri/2023	46,3%	-	-	36,8%	-	-	51,1%	-	-
27/09/2023-21/10/2023	3º tri/2023	45,5%	49,8%	-	36,5%	39,9%	-	50,0%	54,8%	-
15/04/2024-10/05/2024	2º tri/2024	41,2%	51,9%	-	31,9%	42,0%	-	45,9%	56,9%	-
05/11/2024-25/11/2024	4º tri/2024	47,9%	51,1%	-	39,2%	46,3%	-	52,2%	53,5%	-
20/05/2025-06/06/2025	2º tri/2025	41,4%	45,9%	48,6%	32,3%	37,2%	41,8%	45,9%	50,2%	51,9%

Fonte: Índice CNT de Confiança do Transportador, diversas divulgações.

No estado do Rio de Janeiro, a primeira rodada da sondagem sobre a avaliação das condições atuais e perspectivas para o futuro ocorreu no 2º trimestre de 2025. O índice geral de confiança foi de 48,6%, refletindo desconfiança em relação ao ambiente econômico. O indicador de condições atuais ficou em 41,8%. Entre os fatores que influenciaram essa percepção estão a inflação persistente, os juros elevados, o aumento de tributos e a insegurança nas estradas e áreas urbanas.

Em todos os estados, a avaliação dos empresários sobre as condições atuais da economia e do seu negócio é mais pessimista do que as perspectivas para os próximos seis meses. Isso reflete significativamente as medidas que as empresas declararam ter adotado na sua gestão interna, com destaque para investimentos em planejamento, eficiência operacional, qualificação de equipes e ações para mitigar riscos.

Na visão do setor transportador, não há mágica. Para melhorar o ambiente de negócios para empresários e investidores, o arcabouço fis-

cal deve ser sólido e crível. Nesse sentido, o Congresso Nacional tem papel determinante para a otimização e qualidade dos gastos públicos e para viabilizar a redução dos excessos da máquina pública. O controle fiscal é imprescindível para atenuar pressões inflacionárias, ancorar expectativas e frear as medidas que visam elevar a carga tributária no país.

Fernanda Schwantes
Gerente Executiva de Economia da Confederação Nacional do Transporte (CNT)

A partir de 1962, em treze meses, quatro países instituíram o regime legal para o **transporte internacional**

Foi na primeira parte da década de 1960 que Brasil, Uruguai, Argentina e Chile editaram o embasamento legal para o transporte rodoviário internacional de cargas. O primeiro país a regulamentar a atividade foi o Uruguai, através de um decreto em 28 de junho de 1962. Neste mesmo período, o governo nacional do Chile orientou suas autoridades aduaneiras para que normatizassem a admissão de cargas por via terrestre. O terceiro passo coube ao Brasil: o presidente João Goulart assinou o Decreto 51.813 em 18 de março de 1963, abrindo suas fronteiras para o transporte rodoviário. O Decreto brasileiro definiu as providências aduaneiras e condicionou a abertura a um processo de reciprocidade dos demais países. O último movimento foi da Argentina, que em 14 de julho de 1963 publicou a Resolução 10/63, justificando o ato como uma reação ao sistema de reciprocidade definido pelo Brasil e pelo Uruguai. A Resolução igualmente definiu providências aduaneiras que nacionalizavam as mercadorias ao ingressar em seu território.

O escopo legal estruturado pelos quatro países, num período de apenas 13 meses, mobilizou o setor privado de transporte de cargas. Reuniões ocorreram em Montevideú, Buenos Aires, Rio de Janeiro e São Paulo. Entre outras medidas,



Coube ao presidente João Goulart, em 1963, assinar o decreto que abriu as fronteiras do Brasil ao transporte rodoviário de cargas

os empresários providenciaram até mesmo o primeiro formulário do Conhecimento do Transporte, que foi inspirado em documentos do mesmo gênero empregados no transporte marítimo e ferroviário.

O embasamento legal foi posto à prova frente a Argentina pela primeira vez através da Transportadora Coral, que no final de março de 1964 carregou 1.500 pneus da marca Pirelli, produzidos em São Paulo, com destino a Buenos Aires. Quando os caminhões chegaram em Uruguai, as autoridades argentinas não permitiram o ingresso no país, sob a justificativa que a Resolução 10/63 não produzia os efeitos esperados, e que se aguardava sua regulamentação. Restou à Coral transbordar a carga para a ferrovia argentina, em Paso de los Libres. O episódio mos-

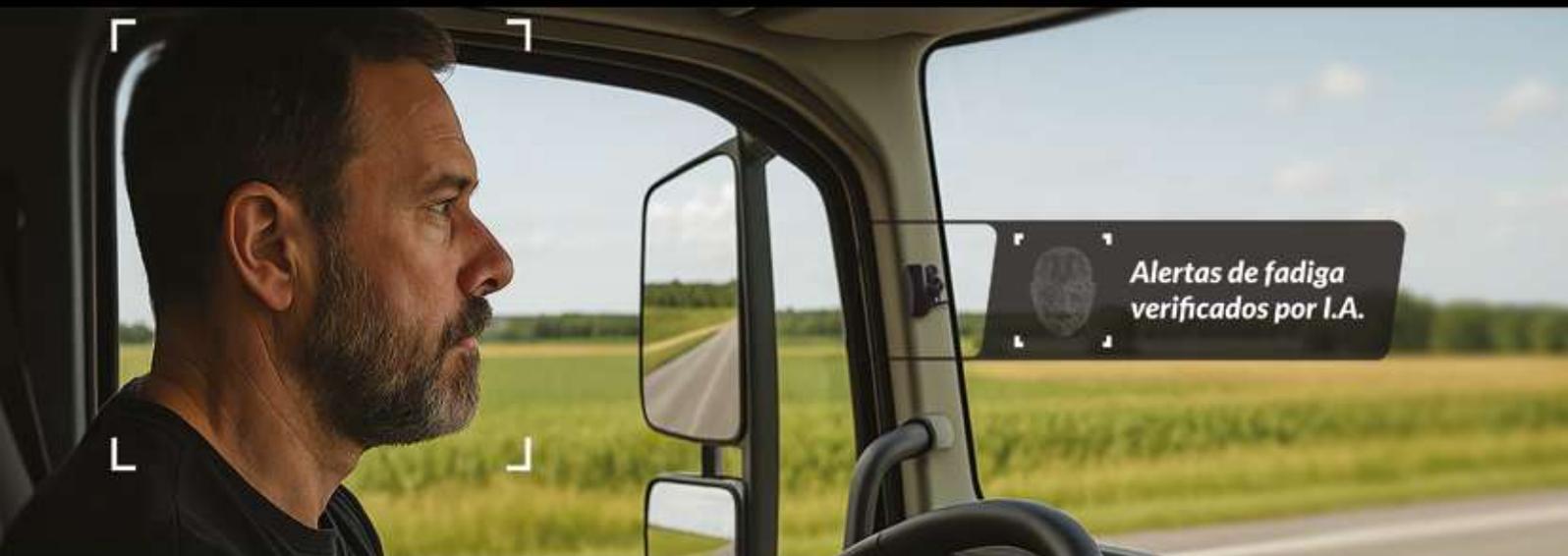
trou a fragilidade do modelo legal vigente, e serviu como instrumento de pressão para que a Argentina fundamentasse adequadamente o transporte rodoviário internacional de cargas.

Um evento “extralegal” terminou sendo o primeiro transporte internacional por via rodoviária. Uma emergência ocorrida em novembro de 1964 levou a que o governo argentino excepcionalmente permitisse o transporte de tijolos refratários, por meio de três caminhões, diretamente até Buenos Aires. A pioneira Coral protagonizou o feito, que de certa forma também rompeu as resistências formais, pois dois meses após, em 08 de janeiro de 1965, a Secretaria de Estado do Transporte da Argentina emitiu a Resolução 15/65, que outorgou um “permiso” para a Coral operar em todo o território argentino, em caráter experimental, por cinco anos. Muitas exigências e garantias foram determinadas à empresa, que as cumpriu e finalmente abriu o mercado.

O embasamento legal pautou por muitos cuidados, guardando uma desconfiança diante do novo. Porém a mobilidade e agilidade do modal rodoviário rapidamente consagraram a atividade, melhorando o abastecimento dos países e criando um ambiente de mercado estimulante, onde a presença do caminhão tornou-se inextrável.



Rastreamento,
Videotelemetria e
Comunicação Global



Alertas de fadiga
verificados por I.A.



Dupla verificação de alerta de sensores com Inteligência Artificial

Validação Redobrada

Os alertas gerados passam por uma segunda avaliação feita pela IA para a confirmação da ocorrência, aumentando assim a assertividade.

Possível Correção

Na validação do alerta, a IA pode identificar que o ocorrido na verdade foi outro, dessa forma substituindo-o para a infração correta, como por exemplo, um Alerta de Distração, após análise pode ser reconhecido como um Alerta de Fadiga.

Possível Descarte

Após a análise da IA, é possível também que o alerta seja descartado caso confirmado que o mesmo não tenha ocorrido de fato.



O Mercosul une comercialmente países muito díspares. E um dos casos mais emblemáticos destas disparidades é o da Bolívia. Trata-se de um país que, entre outras coisas, há mais de uma década subsidia o valor dos combustíveis, sustentando preços públicos desconectados da realidade internacional. E é justamente esta política uma das que mais impacta a crescente perda de suas reservas cambiais em dólares. E prosseguindo neste raciocínio, a redução destas reservas tem inibido as necessárias importações de petróleo, ocasionando desabastecimentos sazonais. E o novo efeito direto desta escassez de moeda forte é o surgimento de um mercado paralelo, com sobrepreço de 140% para o dólar.

A combinação de combustível barato (exclusivamente para bolivianos) com dólar muito alto no paralelo, tornou o transporte rodoviário para a Bolívia inviável aos brasileiros. E por outro lado, muito competitivo para os bolivianos, que agora atravessam para o lado brasileiro e promovem uma concorrência desleal que se alimenta das distorções da economia do país vizinho. Os transportadores brasileiros clamam por providências das autoridades. Muitas empresas não chegarão em 2026 se nada for feito.

Distorções de mercado ameaçam sobrevivência de empresas brasileiras que operam para a Bolívia

Prejuízos somam 80 milhões de dólares por ano

O transporte rodoviário internacional de cargas para a Bolívia está enfrentando grandes dificuldades de mercado provocadas pela concorrência desmedida dos transportadores bolivianos. As estatísticas da movimentação de veículos na fronteira em Corumbá/MS mostram que até o ano de 2022 havia um equilíbrio entre a participação de caminhões bolivianos e brasileiros. A partir de 2023 iniciou um declínio da presença brasileira. A participação brasileira caiu para 47%. Já em 2024, esta queda foi ainda maior: 39%. E a tendência declinante se mantém nos primeiros cinco meses de 2025, segundo dados da Agesa, empresa que administra o porto seco de Corumbá.

Estima-se que nos 12 últimos meses cerca de 19 mil fretamentos trocaram de mãos. A prevalência das empresas bolivianas é facilmente percebida ao se percorrer o pátio da Agesa. De cada 10 caminhões estacionados, oito ou nove são bolivianos. No período de um ano os prejuízos de receita do transporte brasileiro são calculados em 80 milhões de dólares. Aproximadamente 40% do mercado trocou de lado, provocando perdas de postos de trabalho e de impostos.

Segundo o presidente do Setlog - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Corumbá e Ladário, Lourival Vieira

Costa Júnior, as transportadoras brasileiras perderam para empresas bolivianas aproximadamente 156 mil toneladas de cargas em 2024. A redução da participação das empresas brasileiras não se deve à competência ou qualidade dos concorrentes. O ambiente econômico da Bolívia vem passando por uma transformação que criou condições vantajosas para os operadores deste país.

O primeiro fator preponderante para estas disparidades mercadológicas é o preço do diesel na Bolívia, que desde 2010 não teve reajustes, e atualmente custa 3,72 bolivianos (R\$ 2,98). Os combustíveis são subsidiados pelo governo central, e segundo a legislação, só podem ser



Lourival Jr., presidente do Setlog - Pantanal

principal



comercializados neste valor para os bolivianos. Os transportadores brasileiros que necessitarem abastecer durante uma viagem dentro da Bolívia pagam um valor denominado “preço internacional”, que é mais de 100% superior ao valor pago pelos bolivianos.

Além do tratamento discricionário para o consumo de combustíveis, somam-se aspectos subliminares também relacionados ao tema. A falta de produção nacional de combustíveis exige a importação. Como a Bolívia subsidia o preço, tem um dispêndio muito grande em dólares, que ao cabo de tantos anos está esgotando suas reservas cambiais em dólares. Isso está levando o governo a restringir a importação, provocando escassez de oferta ao mercado. Desde o ano passado há relatos de filas quilométricas para que caminhões consigam abastecer. É corriqueiro esta demora ser de dois ou três dias, mesmo



Frota boliviana opera com vantagens competitivas no Brasil

em La Paz, capital do país. Mas há casos em que as filas chegam a grandes distâncias e a espera atinge oito dias.

Neste ambiente de restrições gerou-se um estímulo aos proprietários de caminhões para que aumentem a capacidade dos tanques de sua frota, como forma de mitigar o penoso processo de abastecimento. Por outro lado, o contexto destas dificuldades também encoraja o mercado paralelo, com preços mais altos. Tentando reduzir os problemas de oferta de combustíveis, o presidente da Bolívia, Luis Arce, assinou o Decreto Supremo 5.271, que autoriza a livre importação e comercialização de diesel e gasolina. O ministro dos Hidrocarbonetos, Alejandro Gallardo, destacou que a medida tem validade até dezembro de 2025, objetivando autorizar excepcionalmente pessoas físicas ou jurídicas privadas a importar diesel e gasolina para venda no mercado interno. Mesmo postos de abastecimento podem realizar esta operação. Porém o valor de venda destas importações não é pelo valor subsidiado, cuja prerrogativa é exclusiva do governo federal.

A combinação de escassez de combustível e preço subvencionado aos bolivianos criou um ambiente desfavorável e desequilibrado para as operações de transporte rodoviário de empresas brasileiras dentro da Bolívia. E em sentido oposto, proporcionou oportunidades vantajosas para que transportadores bolivianos realizem transporte internacional no Brasil. Tradicionais exportadores brasileiros, distantes até 1.500 quilômetros da fronteira, em cidades como Campinas/SP ou Curitiba/PR, passaram a contratar empresas bolivianas em detrimento das brasileiras. O frete mais barato dos opera-

Caminhões chegam a ficar dias em filas para abastecer na Bolívia

dores bolivianos tem como justificativa básica o custo operacional inferior, que se fundamenta no diesel subsidiado com o qual ingressam no Brasil. O preço 55% inferior é uma vantagem imbatível. E para assegurar uma grande autonomia com este diesel barato, muitos caminhões são equipados com tanques extras, alcançando um total de até 2.000 litros de capacidade.

A questão do câmbio

Outro aspecto econômico que tem pesado decisivamente na concorrência dos transportadores bolivianos no mercado brasileiro é a escassez de dólares do país vizinho, que está consagrando um câmbio paralelo 140% superior ao oficial. Ricardo Cardoso, diretor da Cardoso & Cardoso Transporte Internacional, empresa com sedes em Corumbá/MS, São Paulo/SP e Campo Grande/MS, atua há 16 anos com transporte internacional sendo que 90% de suas operações são com a Bolívia. Segundo ele, “o câmbio matou o negócio”. Ao realizar transporte para a Bolívia, 70% de seus custos ocorrem no Brasil, onde a legislação determina inúmeros gastos que são distintos daqueles do país de destino. E ao entregar a carga no destino, recebendo o pagamento em bolivianos, encontra dificuldades e restrições para converter estas divisas em dólares, pois o Banco Central limitou a aquisição da moeda americana. Cardoso explica que a alternativa de converter o valor do frete pelo câmbio paralelo impõe uma perda que transforma esta operação em prejuízo. “Temos US\$ 500 mil para receber na Bolívia, mas não temos conseguido



Ricardo Cardoso, diretor da Cardoso & Cardoso Transporte Internacional

realizar as operações de câmbio”, dimensiona o transportador.

O diretor da JM Alba Transportes, Jackson Alba, simula como um frete entre São Paulo/SP e Puerto Suarez/BO se transforma numa operação deficitária. Segundo ele, um transporte neste percurso tem um preço médio de US\$ 2.400,00 ou R\$ 14.200,00. Ao chegar na Bolívia, o valor é pago em bolivianos pelo câmbio oficial: \$ 19.200,00. Porém a dificuldade em converter a moeda local em dólares é impraticável, restando o câmbio paralelo, que atualmente é 140% superior. Se o transportador trocar os bolivianos pelo câmbio paralelo, vai receber aproximadamente US\$ 1.050,00. Diante de tamanha defasagem torna-se inviável transportar para a Bolívia.

Porém a descrição acima configura o cenário econômico e operacional de uma empresa brasileira. Para um transportador boliviano o contexto é diverso. Ainda que ele também esteja submetido às dificuldades de liquidez em dólares, ao receber em bolivianos pelo câmbio oficial, ele utiliza estes recursos em seu país, podendo saldar dívidas, pagar pessoal, combustíveis, etc., numa realidade pouco impactada pelo câmbio paralelo. Portanto esta descrição do impacto da disparidade cambial é fator decisivo nos negócios do transporte, impondo uma dificuldade insanável ao mercado brasileiro.



principal

Jackson Alba explica que sua empresa tem frota e sede própria em Campo Grande/MS. Em Corumbá/MS conta com uma base operacional, pois seu foco é o transporte internacional. “Antes fazíamos de 150 a 200 viagens mensais para a Bolívia, agora não mais do que 30 ou 35. Foi uma queda de 80% neste segmento. Continuamos operando apenas para não fechar. Enquanto isso, estamos readequando nossa frota para implementos basculantes, ajustados ao transporte de safra aqui no centro-oeste” explica o transportador.

Ricardo Cardoso igualmente descreve um cenário de desmobilização: “desde o início de 2024 o transporte para a Bolívia caiu 70%, e nos voltamos para o mercado nacional”. Ele relata que os embarcadores ainda pedem cotação, mas terminam optando por transportadoras bolivianas, mais baratas. Tal como Alba, ele descreve um ciclo de transporte entre São Paulo/SP e Santa Cruz de la Sierra/BO que inicia com um frete de US\$ 3.000,00, pagos com 24 mil bolivianos. Novamente a conversão pelo câmbio paralelo, que é o aplicável no atual contexto, transforma os US\$ 3.000,00 em apenas US\$ 1.330,00.

Falta de fiscalização

Ainda que os aspectos legais e formais da Bolívia construam vantagens questionáveis num ambiente associativo de um mercado como o Mercosul, e adicionalmente, havendo entendimento de que as leis vigentes dentro de cada país são um tema de economia interna, os transportadores internacionais brasileiros estão sendo diretamente atingidos pela política da Bolívia. E sobretudo, estabeleceu-se uma competição desproporcional dentro do Brasil.

Os transportadores brasileiros reclamam que as empresas bolivianas não têm sido fiscalizadas quanto ao cumprimento de diversos as-



Caminhão boliviano com tanque adicional (detalhe à esquerda)

pectos que são exigidos das empresas nacionais. Cabe destaque à capacidade de tanques instalados em caminhões bolivianos, que oscila entre 1500 e 2000 litros. Resolução do Contrans- Conselho Nacional de Trânsito, de 01/04/2022, especifica que é permitida a instalação de um tanque suplementar, porém a capacidade total dos tanques de combustível dos veículos automotores é limitada ao máximo de 1.200 litros. A mesma Resolução especifica que o tanque suplementar deverá ser apresentado junto ao órgão competente, acompanhado do Certificado de Segurança Veicular (CSV), nos moldes da legislação em vigor, para fins de emissão de novo Certificado de Registro de Veículo (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV). As autoridades de trânsito do Brasil não fiscalizam caminhões bolivianos quanto a este aspecto. A regulamentação dos tanques visa a segurança das rodovias.

Outro aspecto observado pelos transportadores brasileiros é de que a maioria dos caminhões bolivianos com ano de fabricação acima de 2012, mesmo projetados para usar o arla 32 e o diesel S10 combinados, tem os

sistemas eletrônicos de detecção do arla desativados, pois na Bolívia o único diesel disponível é o S500. Conforme a Resolução 666/17 do Contran, a não utilização correta do arla 32 configura infração grave. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece a retenção do veículo para regularização, bem como multa de R\$ 195,23. Adicionalmente trata-se de um crime ambiental, com multas de até R\$ 10 mil. Compete a Polícia Rodoviária Federal fiscalizar seu cumprimento.

O exame toxicológico exigido dos motoristas, o emprego do tacógrafo, e mesmo o cumprimento da jornada de trabalho do motorista são outros aspectos em que não há isonomia na fiscalização de brasileiros e bolivianos.

O presidente do Setlog - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Corumbá e Ladário, Lourival Júnior assinala que o transporte internacional é regulamento pelo ATIT - Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre que em seu artigo 5º aponta que cada país signatário deve assegurar às empresas autorizadas dos demais países signatários, em base de reciprocidade, um tratamento equivalente ao que dá às suas próprias empresas. Ele espera que as autoridades brasileiras exijam o cumprimento das leis nacionais, tal como ocorre na Bolívia.

Medidas discricionárias também são conjecturadas pelo transportador. Segundo ele, o Peru limitou o ingresso de caminhões bolivianos com no máximo 200 litros de diesel, trazendo uma interpretação diferenciada



Alguns caminhões instalam até dois tanques adicionais

à legislação boliviana que comercializa diesel aos estrangeiros a preços muito superiores. Em resumo, foi a forma encontrada pelas autoridades peruanas para proteger os transportadores nacionais de uma concorrência desequilibrada. Lourival Júnior sugere que o Brasil faça o mesmo, ou cobre um imposto do combustível que ingresse no Brasil, equilibrando as condições operacionais das empresas.



Terminal alfandegado de Corumbá/MS

ABTI e Setlog Pantanal clamam por **providências da ANTT**

No dia 27 de maio o presidente do Setlog Pantanal, Lourival Vieira Costa Júnior, esteve reunido em Brasília/DF com o diretor geral da Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, Guilherme Theo Sampaio e com o coordenador geral de Relações Inter-

nacionais, Cálicles Mânica. O dirigente também representou a ABTI neste encontro em que contextualizou todos os problemas enfrentados pelos transportadores brasileiros. Em ofício (abaixo), as entidades formalizaram o pedido de providências.

Denúncia de Concorrência Desleal por Uso de Diesel Boliviano e Descumprimento do ATIT

O SETLOG PANTANAL e a ABTI, ambas no exercício de suas atribuições e considerando a relevância estratégica do comércio exterior entre Brasil e Bolívia, vêm, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, relatar e solicitar providências quanto à prática de concorrência desleal por parte de empresas bolivianas no transporte rodoviário internacional de cargas, em razão do uso de diesel boliviano a preços significativamente inferiores, bem como o descumprimento de princípios estabelecidos no Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

O setor de transporte rodoviário brasileiro enfrenta sérias dificuldades competitivas devido à utilização, por empresas bolivianas, de diesel adquirido na Bolívia a custos muito abaixo dos praticados no mercado brasileiro. Essa prática resulta em fretes oferecidos a preços irrisórios, que não cobrem os custos operacionais das empresas brasileiras, configurando concorrência desleal e predatória. Tal situação compromete a sustentabilidade econômica do setor, gera perda de mercado para transportadores brasileiros e ameaça empregos no Brasil.

Ademais, o ATIT, do qual Brasil e Bolívia são signatários, estabelece, em seu artigo 5º, o princípio da reciprocidade e a proibição de privilégios que favoreçam indevidamente um país em detrimento de outro. A ausência de medidas que equalizem as condições de concorrência, como a equiparação de custos de combustíveis ou a fiscalização rigorosa do cumprimento do acordo, resulta em vantagens indevidas para transportadores bolivianos, em clara violação aos termos do ATIT.

Diante do exposto, solicitamos:

- ✓ 1. A intensificação da fiscalização nas fronteiras e rodovias brasileiras, especialmente nas regiões de tráfego internacional, para coibir irregularidades;
- ✓ 2. A adoção de medidas bilaterais, no âmbito do ATIT, para garantir a reciprocidade e eliminar privilégios indevidos, como a limitação da quantidade de combustível na entrada do Brasil ou a imposição de taxas compensatórias;
- ✓ 3. A realização de reuniões com representantes do setor de transporte brasileiro para discutir soluções que promovam a isonomia competitiva.

Colocamo-nos à disposição para fornecer informações adicionais e participar de eventuais audiências ou reuniões promovidas por essa Agência. Certos de contar com a atenção e o empenho da ANTT na resolução desta grave questão, renovamos nossos votos de elevada estima e consideração.

Crise econômica da Bolívia tem reflexos no **transporte rodoviário internacional**

Ilustração



Por quase duas décadas a Bolívia conseguiu manter a inflação em baixos níveis. Porém um conjunto de fatores locais está colocando o país numa crise que ameaça a estabilidade do boliviano, a moeda do país. Em 2013 o gás representava 53% do valor total das exportações da Bolívia, proporcionando um ingresso de US\$ 5 bilhões/ano. Os principais mercados eram o Brasil e a Argentina. Gradativamente o gás foi perdendo mercado, e em 2023 caiu para 18,8% de participação nas receitas de exportação. Em 2024 a Argentina encerrou um contrato de compra de gás da Bolívia, à medida que passou a produzir em Vaca Muerta.

Em sentido oposto à abundância de gás, o país produz apenas 15% do diesel e 30% da gasolina que consome. O restante é importado do Peru, Chile, Paraguai e Argentina. Porém, com firmeza do propósito de manter a estabilidade dos preços, o governo subsidia o preço dos combustíveis, dispendendo US\$ 4 bilhões/ano, aí também incluindo alimentos. Em outra parte desta equação econômica, em 2015 o Banco Central mantinha uma reserva de US\$ 15 bilhões. Mas a queda dos ingressos de exportação, está esgotando as reservas cambiais. Em 2025 elas são de US\$ 2,6 bilhões.

O quadro final desta crise é a escassez de diesel nos postos de abastecimento, e o estabelecimento de restrições para saques em dólares, com a finalidade de preservar a pequena liquidez do país. A consequência natural deste processo foi

o surgimento de um mercado paralelo para compra de dólares, que se soma a um ambiente de incertezas. A moeda americana custa 140% mais no paralelo, criando um cenário especulativo que tem desdobramentos muito tangíveis com o transporte rodoviário internacional de cargas entre Brasil e Bolívia, pois caminhões consomem diesel, e fretes internacionais são pagos em dólares, difíceis de serem liquidados em bancos oficiais.

Ingresso no Mercosul

Desde julho de 2015 a Bolívia protocolou sua decisão de adesão ao Mercosul. Porém apenas em julho de 2024 se materializou a formalização da condição de Estado Parte, com direitos e obrigações do bloco econômico. Presentemente transcorre um prazo de até quatro anos para que o país adote o acervo normativo vigente do Mercosul. Sua adesão sinaliza sua disposição de ampliar seu espaço de cooperação e desenvolvimento econômico, social e político, tornando o bloco ainda mais relevante no comércio internacional.

Reuniões bilaterais sobre transporte

Brasil e Bolívia realizaram 17 reuniões para tratar de transporte, tendo como escopo o ATIT. A última delas ocorreu em 20 e 21 de maio de 2024, em Santa Cruz de la Sierra/BO. A ABTI esteve representada no encontro por sua vice-presidente executiva, Gladys Vinci. As pautas do encontro evidenciam que ainda existem muitas questões para serem harmonizadas. Intercâmbio de tração sem cruzar bandeiras é permitido, exceto nos trechos nacionais do cavalo trator, desde setembro de 2024. Inúmeros aspectos da legislação brasileira foram destacados neste encontro, com realce para a lei do Tempo de Direção, e os certificados de direção defensiva apresentados pelos motoristas bolivianos. Tema recorrente, foi o questionamento da lei boliviana que subsidia o preço dos combustíveis apenas aos bolivianos. A delegação do país vizinho sustentou que o ATIT não contempla temas desta natureza, que são considerados de economia interna.



**PAIXÃO QUE MOVE.
COMPROMETIMENTO
QUE NÃO PARA.**



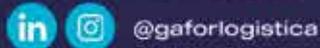
A EXPERIÊNCIA FAZ A DIFERENÇA

Fundada em 1951, a GAFOR celebra **27.028 dias de operação ininterrupta**, uma trajetória que transformou o transporte em uma jornada de confiança, excelência e compromisso.

Há mais de 30 anos, expandimos nossas operações para o Mercosul, fortalecendo parcerias e ampliando nossa presença internacional.

Seguimos firmes, movidos pela paixão, guiados pelo compromisso e inspirados pelo futuro que continuamos a construir, dia após dia, sobre rodas.

Acompanhe nossas redes:



www.gafor.com.br



A manutenção da ponte internacional de Uruguaiiana



Ponte é o caminho de entrada na Argentina

A ponte internacional Uruguaiiana-Paso de los Libres é um símbolo histórico da integração econômica de Brasil e Argentina. Funcional desde 1945, no ano passado cerca de 140 mil caminhões fizeram a travessia, que não tem manutenção condizente com sua relevância. O aspecto mais tangível desta falta de conservação tem sido o pavimento da ponte no lado argentino, que há muitos anos se encontrava sem manutenção. Esta deficiência denota descaso das autoridades diante de uma demanda de infraestrutura de tamanha importância econômica. O clima entre os usuários tem sido de descrença. Nos primeiros dias do mês de julho deste ano veio a público que o governo federal argentino

e a gestão provincial de Corrientes se consorciaram para pôr fim a esta inércia. Os equipamentos para arrumar a ponte estão sen-



do disponibilizados pela província de Corrientes e a equipe e material serão providos pelo governo federal. Os reparos excluem as juntas dos blocos, pois são muito mais dispendiosos, e se encontram em outro projeto de melhoria substancial da ponte.

Já do lado brasileiro, nos últimos anos existe uma operação tapa buracos com ação regular. O pavimento encontra-se em bom estado, porém sem sinalização horizontal, ainda que o trecho brasileiro esteja muito bem iluminado. Há poucos anos uma intervenção estrutural teve de ser feita no acesso à ponte, indicando que a travessia carece de investimentos dentro das normas brasileiras de manutenção de pontes.

Falta um plano regular de manutenção

Dez anos de ONTL: A inteligência que move o Brasil



Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL),
a inteligência que move o Brasil há dez anos.

O Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), iniciativa da Infra S.A., em 2025, completa uma década de contribuição estratégica ao desenvolvimento do setor no Brasil. Mais do que reunir dados, o ONTL transforma informação em inteligência aplicada, apoiando políticas públicas, decisões regulatórias e investimentos em infraestrutura.

Com mais de 120 publicações técnicas já lançadas — entre panoramas, boletins, diagnósticos, artigos e anuários — o Observatório consolidou um acervo robusto que analisa a mobilidade, os desafios logísticos e o desempenho dos diversos modos de transporte. Essa produção subsidia planejamentos estratégicos, alcançando mais de 14 mil usuários em 66 países. Seu impacto transcende fronteiras, orientando o planejamento em transportes, sustentabilidade, segurança e infraestrutura, influenciando diretamente o presente e o futuro da logística brasileira.

O ONTL evoluiu de uma ideia institucional para um **hub** de dados e estatísticas do setor de transportes. A plataforma oferece acesso a painéis analíticos interativos, simuladores, catálogos de dados, publicações e recursos de inteligência geográfica. Reúne mais de 350 conjuntos de dados provenientes de fontes públicas e

privadas, abordando temas como infraestrutura, movimentação e tráfego, intermodalidade, investimentos, segurança e meio ambiente

Entre os marcos recentes estão o Painel de Sistema de Informação de Transporte e Logística e o Painel de Indicadores Finalísticos, que permitem o acompanhamento do desenvolvimento do setor por modo de transporte. O Geoportail do ONTL também foi modernizado para análise geográfica mais estratégica.

Para celebrar seus dez anos, o ONTL amplia sua presença digital com o Espaço Conecta, voltado à promoção da inovação por meio da articulação com universidades, centros de pesquisa, startups e empresas; e o Programa MelhorAR, que visa à redução de emissões no transporte rodoviário, com o ONTL responsável pelo monitoramento técnico e consolidação dos dados de emissões de gases e poluentes atmosféricos.

Mais do que celebrar uma década de entregas, o ONTL reafirma seu papel como elo entre dados e ação, promovendo uma cultura de planejamento baseada em inteligência aplicada. Convidamos você a conhecer o Observatório Nacional de Transporte e Logística acessando:

<https://ontl.infrasa.gov.br/>

Sustentabilidade também move a nossa logística.

Na Polivias, logística de excelência é aquela que entrega resultado, sem esquecer o impacto que deixa pelo caminho.

Por isso, adotamos uma gestão ambiental ativa e responsável. Acompanhamos e medimos o uso de energia, água, combustíveis, materiais e a emissão de CO2 com foco em reduzir desperdícios e tornar nossa operação mais eficiente todos os dias.

Também cuidamos da forma como lidamos com os resíduos e os efluentes, garantindo que cada processo respeite o ambiente e os territórios por onde passamos.

Na estrada, nossa frota é gerida com inteligência: planejamos rotas otimizadas, evitamos viagens ociosas e buscamos soluções que aliam performance e consciência ambiental.

Aqui, sustentabilidade não é apenas um conceito: é parte da estratégia, do dia a dia e do caminho que escolhemos construir, por uma logística mais moderna, eficiente e conectada com o futuro.

www.polivias.com.br



[polivias.logistica](https://www.polivias.logistica)



POLIVIAS
TRANSPORTES

internacional

Rota Bioceânica do Sul exclui alternativa do projeto túnel Água Negra

As rotas bioceânicas interligando Brasil e Chile têm se destacado entre as iniciativas de infraestrutura promovidas pelo governo federal. Desde o ano passado tem sido divulgadas as obras de transposição do rio Paraguai entre o Brasil e o Paraguai, nas cidades de Porto Murinho/MS e Carmelo Peralta/PY. O Paraguai por sua vez, está pavimentando 225 quilômetros da PY 15 para completar o sistema rodoviário Corredor Bioceânico de Capricórnio que viabilizará o percurso mais curto entre o oeste brasileiro e os portos chilenos de Iquique e Antofagasta, ao norte do Chile. Pensando em sentido oposto ao brasileiro, os portos de Paranaguá e Santos igualmente viabilizarão rotas comerciais internacionais mais curtas ao Chile e ao norte da Argentina, para alcançarem a Europa e a África.

Presentemente o único corredor bioceânico em operação desde os primórdios da integração dos países sul-americanos é o hoje denominado Corredor Bioceânico do Sul – Rota 5, que utiliza as fronteiras do Rio Grande do Sul com a Argentina. A visão por uma rota bioceânica surgiu na década de 1990, quando foi constituído em Porto Alegre/RS, o Comitê das Rotas de Integração da América do Sul – CRIAS. O projeto uniu autoridades chilenas e brasileiras na busca de uma definição por um percurso então denominado Corredor Bioceânico Central, cujo



Fonte: Governo de San Juan

Custo de US\$ 3 bilhões torna o túnel inviável

objetivo foi unir a capital do RS ao porto de Coquimbo/CH. A grande obra a ser viabilizada era um túnel de 13,9 km de extensão que viabilizará a transposição dos Andes entre a província argentina de San Juan e a região chilena de Coquimbo. Seu custo está estimado em cerca de US\$ 3 bilhões.

O modal rodoviário tem interesse numa rota alternativa ao Chile, mesmo que não seja visando os portos chilenos. A razão maior é que quase todos os anos o Passo Cristo Redentor, rota consagrada para chegar ao centro do país andino, sofre interrupções no inverno devido a problemas climáticos. O túnel na localidade de Paso Água Negra pode ser uma alternativa situada numa região que não enfrenta entraves provo-

cados pela precipitação de neve no inverno.

Incertezas quanto ao futuro do túnel

Em novembro de 2024 foi noticiado que o governo chileno ainda conduz um estudo detalhado sobre a viabilidade do túnel Água Negra. A principal dificuldade é o alto valor da construção desta ligação. Representantes do Ministério de Obras Públicas informam que desenvolvem análises que incluem visitas ao local, coleta de amostras e avaliações em laboratório, que deverão seguir por pelo menos um ano, devido às condições climáticas adversas da região. Está sendo feita uma análise que compara o custo-eficiência entre o túnel e

rotas alternativas. A notícia acrescenta que caso os resultados sejam desfavoráveis, o país poderá buscar alternativas para melhorar a conectividade entre a região de Coquimbo e a província de San Juan, na Argentina. No governo de Sebastián Piñera (2018-22) a prioridade do projeto foi reduzida devido a dúvidas sobre sua viabilidade e custo.

Definições do Corredor Bioceânico do Sul

Diante das incertezas que envolvem a rota com destino ao porto de Coquimbo, e por conta da decisão do governo chileno de apontar os portos de Valparaíso e San Antônio como pontos de conexão ao oceano Pacífico, a rota mais austral dos cinco corredores preconizados pelo Brasil definiu que as conexões portuárias serão a partir dos portos de Imbituba, Rio Grande, Montevidéu, Nova Palmira, Buenos Aires, Rosário e Santa Fé.

As notícias de obras em curso no Corredor de Capricórnio têm atraído a atenção da opinião

pública do centro e oeste do Brasil. Elas representam novidades. O governo federal divulga que ainda em 2026 a rota ficará pronta. Porém a rota do Sul é uma realidade consolidada. Existe há décadas, sendo o caminho natural do modal rodoviário internacional.

A ministra do Planejamento e Orçamento (MPO), Simone Tebet, estima que até o fim deste governo os oceanos Atlântico e Pacífico estarão ligados por uma via moderna, segura e eficiente (Corredor de Capricórnio), capaz de redesenhar o mapa do comércio sul-americano. Um projeto de Estado que, segundo ela, “não é apenas sobre infraestrutura, mas sobre desenvolvimento compartilhado e protagonismo regional”.

Todavia comparações simplificadas de distâncias a serem percorridas mostram que a distância entre o porto de Santos/SP e o porto de Iquique/CH é de 3.400 km, através do corredor de Capricórnio. E a distância de Santos a Valparaíso/CH, empregando a rota do Sul, é de 3.300 km. O mesmo raciocínio se aplica aos



Fonte: Governo de San Juan

Maquete do túnel dava forma ao sonho

portos de Paranaguá/PR e Itajaí/SC, ambos um pouco mais próximos do porto de Valparaíso do que de Iquique ou Antofagasta, ao norte do Chile. Este fato realça que o corredor de Capricórnio se mostra verdadeiramente vantajoso ao centro oeste brasileiro para o escoamento de safras e produtos primários. As cargas industriais com origem no estado de São Paulo e Paraná, quando operadas por via rodoviária, vão obedecer a rotas de acordo com o melhor processo logístico, pois a distância a ser percorrida não se constitui num diferencial.

Agilização do passo **Cristo Redentor**

Autoridades argentinas e chilenas trabalham em projeto para reduzir tempo de cruze

No mês de abril Argentina e Chile promoveram um encontro no passo Cristo Redentor onde firmaram acordo para a implementação do 'Paso Centauro', um projeto que implantará a troca segura de dados entre seus sistemas aduaneiros. A meta é reduzir a burocracia e aumentar a eficiência nas travessias de fronteira. O projeto é apoiado por duas uni-

versidades (uma de cada país) que estão fazendo o desenvolvimento digital que vai viabilizar o intercâmbio de informações.

Denominada X-Road, a tecnologia assegura confidencialidade, integridade e interoperabilidade entre as partes que trocam dados. As informações são armazenadas pela pessoa que as gerou, para evitar duplicações e erros, e



Foto: Reprodução/Aprocam

para facilitar a precisão. O objetivo é melhorar o trânsito de pessoas e os processos de movimentação de cargas por essa fronteira compartilhada, otimizando a interoperabilidade transfronteiriça sob o conceito de confiança digital.

Cordenonsi
conectando *caminhos*

CONECTANDO CAMINHOS

Inteligência logística, tecnologia e estrutura
para grandes operações



Frota própria de
alto desempenho

Tecnologia, IA e
gestão inteligente

Soluções sob medida
para grandes operações

BRASIL | ARGENTINA | CHILE | PARAGUAI | URUGUAI

Cordenonsi conectando
caminhos

@cordenonsi.transportes
cordenonsi.com.br
cordenonsi.empregare.com



Soluções Logísticas de Cargas Excedentes

Fundada em maio de 2003, em Bento Gonçalves (RS), a Renovare Transportes Especiais construiu sua trajetória com base na seriedade, responsabilidade e especialização no transporte de cargas com características únicas — como dimensões e pesos excedentes. Desde o início, a empresa se destacou por oferecer soluções logísticas sob medida para demandas complexas, sempre com foco em segurança e eficiência.

Com mais de duas décadas de experiência, a Renovare consolidou-se como uma das principais empresas do setor no Brasil e no Mercosul. Atuando também como operador logístico, a empresa não apenas transporta, mas coordena toda a cadeia de movimentação de cargas especiais e indivisíveis, entregando resultados consistentes para clientes de diversos segmentos industriais.

A sede da empresa está em Garibaldi (RS), com uma filial no estado de São Paulo e novos investimentos em instalações no Sul, ampliando sua presença nos principais corredores logísticos do país. A estrutura robusta e bem distribuída permite à Renovare atender com agilidade operações de grande porte em todo o território nacional e em países do bloco Mercosul.

A frota é composta por equipamentos modernos e versáteis, preparados para atender diferentes tipos de transporte — de cargas superdimensionadas a demandas convencionais. Cada operação é tratada como única, com engenharia de transporte própria, veículos de apoio e equipe técnica qualificada, o que garante viabilidade, segurança e pontualidade em cada entrega.

A Renovare também investe fortemente na capacitação de seus colaboradores, promovendo uma cultura voltada à segurança, à excelência e ao respeito às normas regulatórias. O cuidado com as pessoas e os processos é um dos diferenciais que sustentam sua reputação como parceira confiável em projetos logísticos de alta complexidade.

Comprometida com a sustentabilidade, a Renovare Transportes Especiais adota práticas que reduzem impactos ambientais e contribuem para o desenvolvimento das comunidades onde atua. Muito mais do que uma transportadora, é uma empresa que conecta setores, regiões e oportunidades com responsabilidade, técnica e visão de longo prazo.



Onde a complexidade exige precisão, nós entregamos confiança!

MATRIZ RS (54) 3451-5796

BR 470, SN, KM 225 - Sala 16 | Garibaldi/RS

FILIAL SP (19) 3167-1455

Rod. Anhanguera, SP-330 - KM 163,5 - Araras/SP



Presença em todo Brasil e Mercosul

Atuação internacional com experiência em rotas estratégicas e legislação



Planejamento logístico

Soluções completas e otimizadas



Projetos logísticos especiais

Especialização em cargas projeto e transportes complexos



Frota própria e moderna

Para todos tipos de cargas excedentes



Mais de 20 anos de credibilidade

Experiência em projetos desafiadores, com foco em segurança e resultado



Acesse e conheça mais:

www.renovaretransportes.com.br

Siga-nos nas redes sociais:



transportes

Cresce o transporte internacional para o Paraguai por **Mundo Novo/MS**

O passo de fronteira Mundo Novo/MS – Salto del Guáira/PY, por iniciativa da Alfândega da Receita Federal da cidade, passa a se incorporar às estatísticas mensais do Fluxo TRIC que historicamente são tabuladas pela ABTI e servem de referência a inúmeros organismos relacionados ao transporte internacional. Tais indicadores, além de subsidiar decisões, medem o nível de atividade do modal rodoviário de cargas relativo ao comércio exterior.

As primeiras informações fornecidas pela unidade da Receita Federal englobam o fluxo TRIC desde 2023, permitindo observar que Mundo Novo é um porto seco com apreciável crescimento nos últimos trinta meses. Entre 2023 e junho de 2025 houve um avanço de 58% no fluxo de veículos (imp/exp), evidenciando a potencialidade desta fronteira para o transporte internacional, que em 2025 apresenta uma média mensal de 1.800 caminhões em trânsito. As mercadorias importadas são prevalentemente do setor primário (grãos) e as de exportação são de suprimentos para o setor primário e para a construção civil.

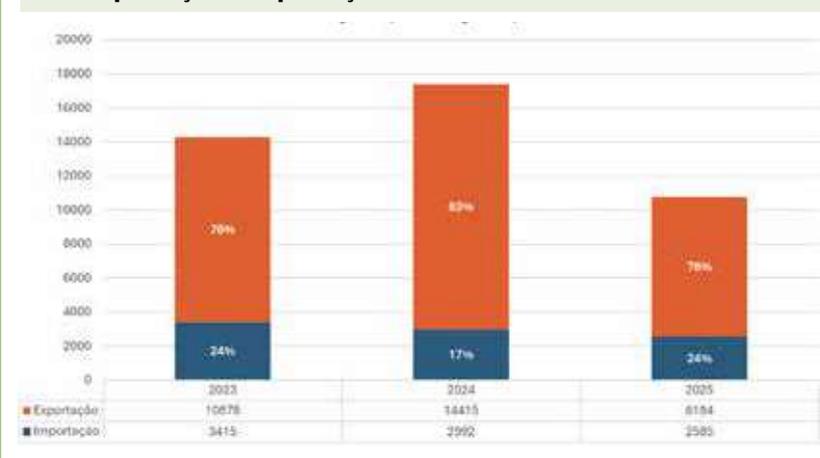
Mundo Novo tem 19 mil habitantes. Situa-se no sul do Mato Grosso do Sul, junto aos limites do estado do Paraná.



Veículos Carregados - Total



Veículos Carregados % Importação X Exportação





**LOGÍSTICA
RUVER**

Desde 1994

EXPERIÊNCIA, ESTRUTURA E ATENDIMENTO DIRETO NO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS GERAIS

Com mais de 30 anos de atuação no setor, a Ruver se consolidou como referência no transporte internacional de cargas secas, fracionadas e consolidadas. Localizada em Uruguiana, na principal fronteira terrestre do Brasil com o Mercosul, a empresa atende operações com destino à Argentina, Uruguai, Paraguai, Chile e Peru.

As soluções oferecidas atendem empresas em todo o Brasil, com presença consolidada nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Minas Gerais. De norte a sul, clientes confiam na agilidade e no acompanhamento completo da Ruver para cruzar fronteiras com segurança.

A estrutura inclui frota própria, equipe especializada e um terminal logístico com 44 mil m².

Aliada à tecnologia e ao controle rigoroso de processos, a operação garante visibilidade em tempo real, comunicação clara e respostas rápidas. Fatores essenciais para quem trabalha com prazos apertados e exigências constantes.

Cada embarque é tratado com seriedade e atenção individualizada. O atendimento direto, sem intermediações, garante mais agilidade e soluções sob medida. É essa proximidade com o cliente, somada à solidez da operação, que transforma a logística em um diferencial competitivo.

Comprometida com o resultado, a Ruver investe em excelência todos os dias para entregar não apenas pontualidade, mas confiança em cada entrega.



Vera Maidana - Diretora Comercial



Na Ruver, cada cliente é atendido conforme sua necessidade. Não trabalhamos com intermediação nem respostas automáticas.

Acompanhamos cada operação de perto, resolvemos com agilidade e entregamos com segurança. Esse é o nosso compromisso.



transportes

CNT define **agenda institucional**

Inteligência artificial e marco para as concessões são alguns dos temas que o Sistema Transporte acompanhará no Congresso em 2025



O Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL) mantém o acompanhamento institucional das pautas do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, sempre atuando para que o interesse das empresas seja contemplado no processo legislativo. Alguns desses projetos foram cuidado-

samente selecionados pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), pelas federações e pelas associações do setor transportador para integrar a Agenda Institucional Transporte e Logística 2025. O documento é um guia de posicionamento do setor de transporte e logística.

“A Agenda Institucional do Transporte se consolidou como uma ferramenta da CNT para demonstrar aos Três Poderes seus principais pleitos no ano corrente”, explica a gerente executiva de Poder Legislativo da CNT, Andrea Cavalcanti. “Com relação ao Congresso, novas proposições são apresentadas a todo momento. Portanto, é um trabalho dinâmico, sendo que a Agenda Institucional constitui uma base mínima, sobre a qual novos projetos são agregados durante os meses”, explica.

A Agenda contempla projetos que tramitam no Congresso Nacional, assuntos conduzidos pelo governo federal — ministério e agências reguladoras — e ações que aguardam decisões por parte dos magistrados dos tribunais federais, como o STF (Supremo Tribunal Federal), o STJ (Superior Tribunal de Justiça) e o TST (Tribunal Superior do Trabalho). Cada uma dessas pautas foi cuidadosamente mapeada pela equipe técnica da CNT, com a colaboração das entidades associadas e filiadas à Confederação.

Proposições em curso no Poder Legislativo em 2025

Há diversas proposições tramitando na Câmara dos Deputados e no Senado Federal com potencial para impactar o transporte e a logística. Ao longo do ano, a CNT atuará institucionalmente, reunindo-se com parlamentares para apresentar os posicionamentos do setor e subsídios técnicos. Conheça alguns projetos em pauta nas Casas Legislativas:

1. Cobrança de ISS em serviços de guinchos, guindaste e içamento – PLP 92/2024.

Posicionamento: Apoiamos

O projeto altera o artigo 3º da Lei Complementar (LC) nº 116, de 2003, para resolver um impasse jurídico que, há anos, gera insegurança tributária no setor transportador. A legislação atual permite a cobrança do ISS sobre o serviço de descarga (por içamento) no município da

sede da empresa, o que frequentemente causa conflitos entre municípios e, em alguns casos, resulta em dupla tributação.

O texto busca sanar essa distorção, proporcionando mais segurança jurídica e previsibilidade ao setor e aos municípios. A matéria já foi aprovada pelo Senado e, agora, o Sistema Transporte trabalha institucionalmente para que os deputados a aprovem nos mesmos moldes, sem alterações.

2. Sistema Único de Mobilidade Urbana (Tarifa Zero) – PEC 25/2023.

Posicionamento: Ressalvas

O direito social ao transporte é previsto pela Constituição Federal, em seu artigo 6º. Aos olhos do Sistema Transporte, esse direito se aperfeiçoará mediante a criação do SUM, o Sistema Único de Mobilidade. O SUM levará à atuação conjunta dos governos federal, estaduais e municipais no planejamento e no financiamento dos serviços de transporte público coletivo nas cidades.

Daí a importância de se rever o texto constitucional por meio de PEC (Proposta de Emenda à Constituição), acrescentando o Capítulo IX ao Título VIII. A inovação permitirá, ainda, que União, Distrito Federal e municípios instituam uma contribuição pelo uso do sistema viário, cuja vocação é se tornar fonte de custo permanente para a tarifa zero.

3. Normas para a inteligência artificial pelas empresas, protegendo o uso de imagens, dados e informações do transporte e da logística – PL 2.338/2023.

Posicionamento: Apoiamos

A proposição estabelece as normas gerais de caráter nacional para a governança responsável de sistemas de inteligência artificial (IA) no Brasil. Os principais objetivos do projeto são proteger os direitos fundamentais, estimular a inovação responsável e garantir a implementação de sistemas seguros e confiáveis. A matéria apresenta conceitos importantes, como: quem são os agentes de IA e quais são suas responsabilidades; a categorização dos sistemas de IA e o estabelecimento de um Sistema Nacional de Regulação e Governança de Inteligência Artificial.

O transporte e a logística estão integrados aos avanços tecnológicos e ao uso de novas ferramentas que possam tornar a operação de transporte mais segura,

eficiente e eficaz. Nesse contexto, há de se ter um diploma que vede os usos inadequados da tecnologia, preservando dados de usuários e informações do transporte (em especial, aquelas que poderiam ocasionar situações de concorrência desleal).

4. Aplicação das Normas Regulamentadoras (NRs) para servidores públicos – PL 3.309/2024.

Posicionamento: Apoiamos

O projeto tem como principal objetivo sanar uma lacuna existente na Lei nº 8.112/1990, que não abrange as regras de saúde e segurança no trabalho para os servidores públicos. A proposta visa garantir aos servidores o direito à redução dos riscos inerentes ao trabalho, conforme previsto na Constituição Federal de 1988, estendendo a eles a proteção prevista nas NRs do Ministério do Trabalho e Emprego.

A aprovação do projeto vai ao encontro da atuação do Sistema Transporte, que defende a saúde e a segurança no trabalho em vários fóruns. Além de integrar a bancada de empregadores da OIT (Organização Internacional do Trabalho), a CNT participa da Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP) do governo federal, onde as NRs são discutidas.

5. Marco para as concessões e PPPs – PL 7063/2017.

Posicionamento: Ressalvas

O projeto estabelece um novo marco para as concessões e PPPs. A revisão, a atualização e a modernização de normas são fundamentais para ampliar as possibilidades de investimento em projetos, em concessões e em parcerias público-privadas. O setor transportador trabalha pela ampliação e modernização da infraestrutura de transporte brasileira. Nesse sentido, as PPPs podem viabilizar os recursos necessários e reduzir a pressão no orçamento público, exercida pela necessidade de constantes investimentos.

O projeto já concluiu a tramitação no Senado e está pronto para ir a Plenário. O Sistema Transporte se posiciona pela aprovação do substitutivo da Comissão Especial.

Fonte: Agência CNT Transporte Atual



37 anos de histórias, caminhos e **comprometimento.**



Consolidada no mercado como uma empresa inovadora, com uma das melhores tecnologias de monitoramento em tempo integral e sistemas integrados, tornou-se muito rapidamente uma empresa moderna em constante evolução com programas de investimentos contínuos em tecnologias e treinamentos.

Fundada em **1988**, a **LETSARA** é uma empresa consolidada no mercado logístico e que busca constantemente acompanhar o desenvolvimento do setor. Com filiais e pontos de apoio alocados em locais estratégicos nos países e fronteiras que atua, a LETSARA dispõe de uma ampla e completa estrutura de operações.



letsaralogistica



Letsara



Letsara Logística



www.letsara.com.br

Como estamos mudando na era da IA? **O Ser Humano** em 2035

A Elon University, da Carolina do Norte-EUA financia e opera o centro de pesquisa interdisciplinar “Imaginando o Futuro Digital”. O foco da instituição é investigar o impacto humano da aceleração da mudança digital e nos desafios sociotécnicos que temos pela frente. Sua missão é descobrir e partilhar amplamente uma gama diversificada de opiniões, ideias e pesquisas originais sobre a provável evolução da mudança digital, informando conversas importantes e formação de políticas.

Em seu último relatório, 301 especialistas responderam questões quantitativas e previram o provável impacto da mudança que esperam em 12 características e capacidades essenciais até 2035. Como é que o futuro Humanidade + Mais-IA poderá afetar aspectos-chave da capacidade e do comportamento dos seres humanos até 2035, em comparação com quando os seres humanos não operavam com ferramentas avançadas de IA, foi o objetivo desta pesquisa. A maioria desses especialistas previu que a mudança provavelmente será majoritariamente negativa, porém existem também transformações positivas.

A seguir apresentamos uma síntese destas características examinadas pelo centro de pesquisa.

MUDANÇAS NEGATIVAS

Inteligência social e emocional

Muitos entrevistados estão preocupados com a possibilidade de as interações impulsionadas pela IA substituírem ou alterarem drasticamente os laços emocionais entre humanos. Eles afirmam que as pessoas podem se tornar menos hábeis em interpretar sinais sociais, expressar emoções de forma eficaz e estar menos dispostas a se envolver com outras pessoas no que às vezes pode ser um relacionamento interpessoal confuso ou complicado. Alguns até preveem que muitos humanos preferirão IAs como parceiras para a vida.

Capacidade e disposição para pensar profundamente sobre conceitos complexos

Muitos estudos demonstraram que a capacidade de atenção humana, o interesse e a capacidade de ler profundamente e analiticamente estão diminuindo na era digital. Isso tem sido atribuído, pelo menos em parte, ao consumo voraz pelo público de informações e entretenimento prontamente disponíveis – especialmente em

plataformas de mídia social e em resultados de busca instantâneos. Nas últimas duas décadas, as pessoas têm priorizado cada vez mais a gratificação instantânea em vez de investir tempo no engajamento com informações complexas.

Especialistas expressaram preocupações sobre o impacto da IA na empatia humana e no julgamento moral

Confiança em valores e normas amplamente compartilhados.

Com base em insights sobre o estado atual da comunidade e da vida política, vários desses especialistas acreditam que sociedades polarizadas e fragmentadas provavelmente serão cada vez mais fragmentadas à medida que as ferramentas de IA avançam, diminuindo a confiança nas instituições e nos arranjos sociais. Um tema recorrente entre aqueles que estão preocupados é que, embora seus usos possam e irão aprimorar o engajamento humano em muitos aspectos, a maioria das plataformas de IA continuará a priorizar os objetivos daqueles que estão no poder e a fortalecer ainda mais os malfeitores.

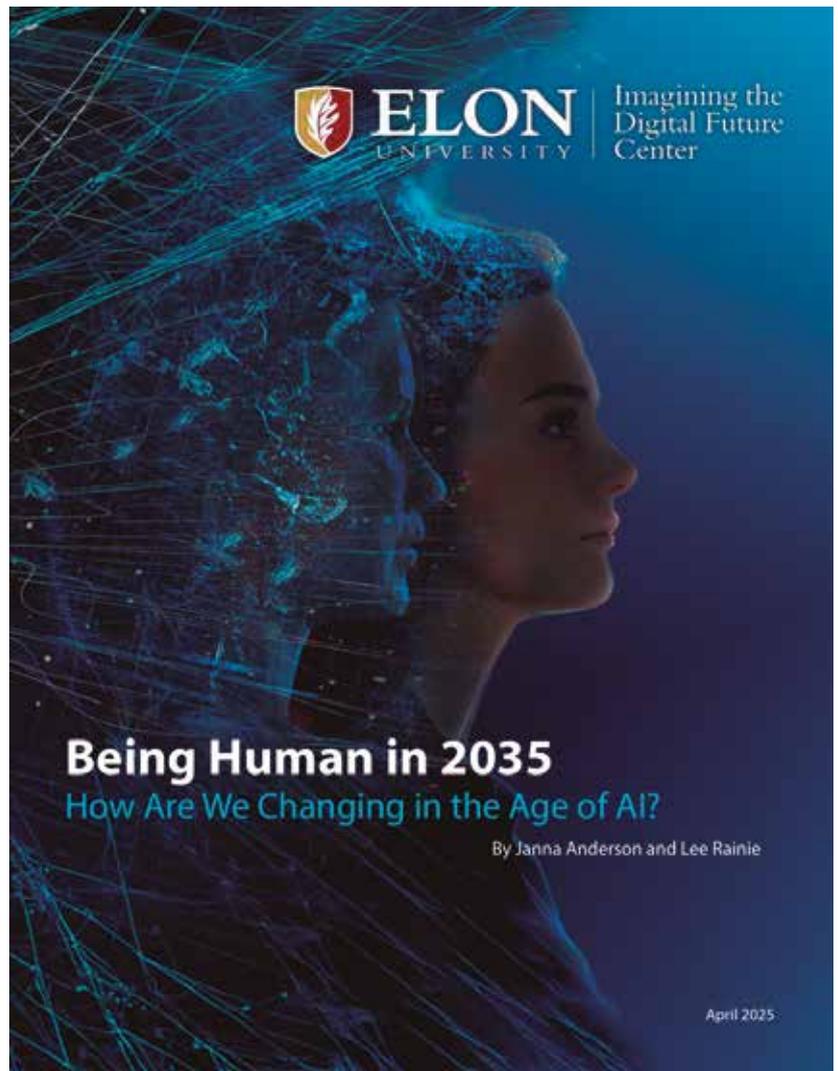
tecnologia

Confiança em suas habilidades inatas

Uma parcela significativa desses especialistas se concentrou nos problemas que podem surgir à medida que os humanos aprofundam sua dependência de sistemas e agentes de IA e começam a vê-los como mais capazes de fazer escolhas do que realmente são. Isso pode levar as pessoas a perder a confiança em seu próprio julgamento, possivelmente resultando em perda de fé em si mesmas e em uma expectativa reduzida do valor do envolvimento humano na resolução de conflitos, no manejo de situações complexas e na retenção de lições aprendidas com experiências passadas, além da diminuição da capacidade dos humanos de autossuficiência.

Empatia e aplicação do julgamento moral

A inteligência artificial está sendo treinada para expressar empatia e gentileza semelhantes às humanas em transações, e já está sendo usada para fazer julgamentos baseados em dados em decisões judiciais, contratações, pedidos de hipoteca e muito mais. Muitos desses especialistas expressaram preocupações sobre o impacto da IA na empatia humana e no julgamento moral. Alguns temem que, se a tomada de decisões morais e éticas for terceirizada para a IA, ao mesmo tempo em que as conexões presenciais entre humanos estão sendo reduzidas, as pessoas podem perder a capacidade de se envolver no árduo trabalho de lidar com dilemas morais de forma crítica.



Bem-estar mental

Os especialistas não mencionaram preocupações de que as ferramentas de IA possam afetar as qualidades essenciais do bem-estar mental, tais como o companheirismo verdadeiro e relacionamentos autênticos, sentimentos de controle e domínio das experiências de vida, exposição a encontros emocionais significativos, a busca por uma vida

integrada e o anseio por solidão e uma vida simplificada. Uma pequena parcela dos especialistas observou que os sistemas de IA mitigam a solidão e podem trazer o bálsamo do contato com uma exposição mais ampla a pessoas e ideias que se alinham a elas.

Senso de agência

Os especialistas acreditam que as ferramentas de IA criam um paradoxo de controle, con-

vencendo os indivíduos de que estão aprimorando suas vidas enquanto moldam suas decisões para atender às necessidades dos outros nos bastidores. A maioria deles espera que o uso da IA enfraqueça as habilidades cognitivas e estratégicas dos humanos, levando a uma menor iniciativa na resolução de problemas e à diminuição do julgamento moral.

Senso de identidade e propósito

A evolução dos humanos mais a IA afeta as identidades das pessoas e seu senso de significado e propósito em suas vidas. Especialistas disseram que há muitos desafios potencialmente assustadores pela frente, à medida que as pessoas tentam manter um senso coerente de si mesmas em um mundo onde a IA cada vez mais media e simultaneamente expande o potencial para experiências e relacionamentos entre humanos e experiências e relacionamentos entre humanos e sintetizadores.

Metacognição

À medida que a IA constantemente media a tomada de decisões, os indivíduos podem perder a confiança em suas próprias habilidades de raciocínio, ter dificuldades com o monitoramento metacognitivo de seus próprios processos de pensamento e recorrer às recomendações da IA sem avaliá-las criticamente. Por outro lado, a IA poderia servir como um espelho para ajudar as pessoas a entender seus próprios vieses cognitivos e padrões de pensamento.

MUDANÇAS POSITIVAS

Curiosidade e capacidade de aprender

Muitos esperam que a implementação da IA pelas pessoas e o conhecimento adquirido por meio do uso de ferramentas de IA expandam sua capacidade pessoal de aprendizagem e as motivem a ser mais curiosas do que quando operam apenas sob o poder de suas próprias capacidades humanas. Muitos dos ensaístas também expressaram preocupações de que a crescente dependência dos humanos em sistemas de IA restringirá sua experiência cognitiva a ponto de eles simplesmente terceirizarem seu eu essencial para resultados de máquinas.

Tomada de decisão e resolução de problemas

Vários especialistas esperam que a implementação da IA e o conhecimento adquirido por meio do uso de ferramentas de IA expandam, de alguma forma, as capacidades individuais dos humanos na tomada de decisão e resolução de problemas. Alguns previram que, quando os sistemas de IA lidam com ta-

refas de baixa prioridade, aliviar as pessoas de parte de sua carga cognitiva permitirá que elas desviem sua atenção para questões e tarefas mais importantes. Alguns esperam que o conhecimento adquirido por meio do uso de ferramentas de IA permita que as pessoas sejam mais perspicazes sobre como fazem escolhas quando operam apenas com o poder de suas próprias capacidades humanas.

Pensamento inovador e criatividade

O conhecimento que os humanos adquirem com o uso de ferramentas de IA ajudará a expandir suas próprias capacidades individuais de criatividade e inovação, à medida que comecem a pensar e criar de novas maneiras, explorando inúmeras fontes possíveis de inspiração e descobrindo novas possibilidades de expressão. Por outro lado, analistas se preocupam com a perda de alguns elementos humanos essenciais da criatividade que a IA não pode necessariamente replicar – a luta, a visão e a compreensão profunda que advêm do trabalho árduo e laborioso de dominar uma arte.



Para acessar o relatório completo:



<https://imaginingthedigitalfuture.org/wp-content/uploads/2025/03/Being-Human-in-2035-ITDF-report.pdf>

ANTT aprimora sistema do Vale-Pedágio Obrigatório e reforça segurança no transporte rodoviário



A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) traz modernização regulatória com a implementação de mudanças estruturais no Vale-Pedágio Obrigatório (VPO), conforme Resolução ANTT nº 6.024/2023.

O embarcador, ou seu equiparado, deve contratar os serviços de uma empresa fornecedora de VPO devidamente habilitada pela ANTT e disponibilizar ao transportador o valor correspondente ao pedágio entre a origem e o destino. Desde 23 de abril 2025, a antecipação do VPO passou a ser exclusivamente eletrônica e o pagamento automatizado. Os modelos físicos, como cartões e cupons, foram descontinuados, demonstrando o compromisso da Agência com a inovação tecnológica.

Esta transformação garante compatibilidade com o Free Flow, que revoluciona a cobrança de pedágios ao eliminar a necessidade de paradas em praças físicas. O resultado é o aumento da eficiência operacional, maior segurança nas rodovias, substancial redução de custos para o setor, além de redução da emissão de gases de efeito estufa.

A nova regulamentação estabeleceu que as Fornecedoras de Vale-Pedágio Obrigatório (FVPO) devem adequar seus sistemas aos requisitos exigidos. Cada VPO emitido recebe identificador único gerado automaticamente pela ANTT, com validação imediata dos dados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

As FVPOs que não se adequarem estão sujeitas à revogação da habilitação. Além disso, as concessionárias rodoviárias são obrigadas a aceitar todos os modelos aprovados pela Agência. Atualmente, além das TAGs estão em processo de aprovação modelo baseado em leitura de placas.

Esta iniciativa consolida a ANTT como protagonista na implementação de tecnologias avançadas, promovendo um transporte de cargas mais dinâmico e competitivo.

Para saber quais as FVPO habilitadas e mais detalhes sobre o VPO, acesse o site da ANTT.

2025 com menos imposto! **Você está preparado para pagar menos no próximo ano?**

Explorar o cenário tributário pode ser complicado, mas com a Milk Advocacia ao seu lado, você descobrirá as soluções que precisa para impulsionar o seu negócio.

Nossa experiência em consultoria tributária abrirá portas que potencializam seus resultados e garantem segurança em cada escolha. Permita que a Milk Advocacia conduza sua trajetória em direção ao sucesso.

Entre em contato e conheça as estratégias ideais para o seu crescimento.



informações

Horários das operações aduaneiras nas principais fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Ibama
Chuí (RS)	Receita Federal	9h às 18h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	7h às 19h Entrada de veículos 24h	Entrada de veículos 24h	8h às 12h e das 14h às 17h30		
	Receita Federal	9h às 12h e das 14h às 18h				
Aceguá (RS)	Receita Federal	8h30 às 12h e das 13h30 às 18h				
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h às 19h48 Aduaneiro: 8h às 12h e das 14h às 19h Portaria das 6h às 24 h	Portaria das 6h às 24 h	8h às 12h e das 14h às 17h30		
	Receita Federal	8h às 12h e 14h às 19h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30 às 17h	sábados das 10h às 12h (somente liberação de caminhões vazios)			
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 20h	8h às 20h			
Uruguaiana (RS)	Concessionária Multilog	7h40 às 20h30min (EXP) e das 7h às 23h (IMP)	sábados das 7h40 às 18h (EXP) e das 7h às 21h (IMP)	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 13h às 17h	
	Receita Federal	8h às 18h	sábados das 8h às 12h			
	TA BR 290	8h às 21h	sábados das 8h às 21h domingo sem expediente			
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30 às 17h30	sábados das 8h às 18h			
	Balsa	8h30 às 11h e das 14h às 16h45 (saída de Itaqui)				
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	7h às 23h (IMP) 7h às 22h30 (EXP)	sábados das 7h às 20h (IMP) 7h às 18h (EXP)	8h às 12h e das 14h às 18h		
	Receita Federal	8h às 18h	sábados das 8h às 18h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h às 11h30 e das 14h às 17h30	9h às 10h30 e das 16h às 17h30			
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	8h às 11h30 e das 14h às 17h30	sábados e feriados das 8h30 às 11h30 e das 14h30 às 17h30			
Dionísio Cerqueira (SC)	Concessionária Multilog	Administrativo e Operacional: 8h às 12h e 14h às 18h48 Aduaneiro e Faturamento: 7h30 às 13h e das 13h30 às 19h30 Portaria de veículos: 8h às 20h	Aduaneiro e Faturamento: 8h às 12h (sábado) Portaria de veículos: 8h às 20h	8 às 12h e das 14h às 18h		
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h				
	PFA - antiga ACI Cargas	8h às 20h	8h às 20h			
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	Administrativo: 8h às 18h Aduaneiro: 7h30 às 3h Faturamento: 7h30 às 20h Portaria: Entrada 24 h	Aduaneiro: 8h às 13h Faturamento: 7h30 às 13h Portaria: Entrada 24h	8h às 12h e das 14h às 17h		8h às 12h e das 13h às 17h
	Receita Federal	8h às 12h, 14h às 18h e das 21h às 2h	sábado (plantão) 9h às 12h			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		8h às 12h e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	7h às 19h				
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	7h às 19h				
	Receita Federal	8h às 18h				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	sábados por demanda			
	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min				

Obs.: Cabe ressaltar que após o horário de expediente da RFB em todas as fronteiras que possui Concessionária ou Permissionária desde que autorizadas, podem liberar as parametrizações em canal verde.

Área de controle integrado

Concessionária Permissonária	Responsável	Operação Aduaneira	Tel. Contato
Uruguiana-RS/Paso de los Libres-AR*			
Multilog	Paulo Luis Borges da Rosa	Importação	(55) 3412-7200
São Borja-RS/Santo Tomé-AR			
Mercovia (CUF)	José Luis Vazzoler	Importação e Exportação	(55) 3431-2207
Santana do Livramento-RS/Rivera-UY			
Multilog	Valmir Machado	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Multilog	Roberto Gomes	Importação e Exportação	(53) 3261-1277
Dionísio Cerqueira-SC/Bernardo de Irigoyen-AR			
Multilog	Christian Sarate	Importação e Exportação	(49) 3027-7171

* Desde a pandemia, a exportação argentina retornou ao sistema de cabeceiras duplas

Subcontratação

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	Autorizado	Item 2.4 da Reunião Bilateral realizada em 2017
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009.
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada no site da ANTT www.antt.gov.br

SEGURO RESP. CIVIL DANOS a TERCEIROS NÃO TRANSPORTADOS: deverá ser contratado pela transportadora permissionária

SEGURO RESP. CIVIL DANOS a CARGA TRANSPORTADA: deverá ser contratado pela transportadora emissora do CRT

Intercâmbio de tração

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina ¹	Autorizado	Autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Não autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai ¹	Autorizado	Não autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile ²	Autorizado	Não autorizado	Item 2.3 da Reunião Bilateral Extraordinária realizada em 13/06/2023
Peru	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009 e Item 2.3 da IV Reunião
Bolívia ³	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da XVII Reunião Bilateral realizada em 20 e 21/05/2024
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada no site da ANTT www.antt.gov.br

1 - A permissionária de qualquer um dos veículos (CT ou SR) deverá ser a mesma emissora do CRT. Porém, na operação, só poderá ter duas transportadoras envolvidas.

2 - Além da condição acima, a cia de seguros do RCTRC- DI (danos a terceiros não transportados) deverá ser a mesma seguradora.

3 - Desde setembro, o cruzamento de bandeiras só é permitido com o uso de veículos de tração da bandeira do país pelo qual se transita

Documentos obrigatórios para o transporte internacional

DOCUMENTOS DO MOTORISTA

- Documento de identidade (RG-RNE-Passaporte);
- Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias "E", conforme configuração do veículo. No campo das observações deve constar "Exerce Atividade Remunerada (EAR)";
- Comprovante de vacinação da febre amarela.

DOCUMENTOS DO VEÍCULO

- Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo (CRLV);
- Autorização ao motorista para trafegar no território nacional e no Mercosul com o veículo e/ou carteira de trabalho, assinados pela transportadora permissionária;
- Certificado de Apólice de RCTR-VI, seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de danos a terceiros não transportados (que poderá ser necessário quando da saída do território brasileiro);
- Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) vigente;
- Licença originária para cada ligação (país) emitidos pela ANTT;
- Licenças complementares de acordo com as ligações que a transportadora (e veículo) possui.

DOCUMENTOS DA CARGA

Conforme a Resolução GMC nº 34/2019 e a Resolução ANTT nº 5.840 de 22 de janeiro de 2019, são documentos de porte obrigatório para o TRIC:

- Conhecimento Internacional de Transporte por Rodovia (CRT) devidamente assinado, estipulado pela Instrução Normativa Conjunta nº 58 de 27 de agosto de 1991;
- Certificado de Apólice de Seguro de responsabilidade civil e danos à carga transportada do emissor do CRT.

TAMBÉM É NECESSÁRIO O PORTE DE:

- DANFE/Fatura Comercial/Remito de acordo com a legislação de cada país e/ou
- Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/ Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) quando em trânsito aduaneiro. Tal documento é assegurado pela Instrução Normativa DPRF nº 56 de 23 de agosto de 1991.

fluxo do TRIC

Transporte rodoviário **crece 11,5% no Mercosul***

Paraguai mantém tendência acentuada de crescimento: 24%

*últimos 12 meses (maio/24-abri/25)

 ABTI <small>Associação Brasileira de Transportes Intercontinentais</small>				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	jan-abr 2024	jan-abr 2025	Δ	mar 2025	abr 2025	Δ	abr 2024	abr 2025	Δ	mai/2023 abr/2024	mai/2024 abr/2025	Δ
				Itaqui	Alvear	AR	Importação	500	686	37,20%	170	173	1,76%	95	173
			Exportação	262	249	-4,96%	38	32	-15,79%	59	32	0,00%	376	1.149	205,59%
			Total	762	935	22,70%	208	205	-1,44%	154	205	33,12%	1.655	2.583	56,07%
			Impo vazio	4	130	%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	17	141	729,41%
			Expo vazio	353	146	-58,64%	66	77	16,67%	60	77	0,00%	717	431	-39,89%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	15.070	15.345	1,82%	4.313	4.167	-3,39%	4.435	4.167	-6,04%	45.932	47.816	4,10%
			Exportação	19.238	23.957	24,53%	6.406	6.186	-3,43%	5.253	6.186	17,76%	67.849	69.317	2,16%
			Total	34.308	39.302	14,56%	10.719	10.353	-3,41%	9.688	10.353	6,86%	113.781	117.133	2,95%
			Impo vazio	467	716	53,32%	175	217	24,00%	120	217	80,83%	3.056	2.042	-33,18%
			Expo vazio	310	171	-44,84%	46	44	-4,35%	61	44	-27,87%	1.140	804	-29,47%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	2.886	1.364	-52,74%	330	744	125,45%	754	744	-1,33%	7.980	4.177	-47,66%
			Exportação	434	1.521	250,46%	383	458	19,58%	156	458	193,59%	2.542	5.703	124,35%
			Total	3.320	2.885	-13,10%	713	1.202	68,58%	910	1.202	32,09%	10.522	9.880	-6,10%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	4.655	4.474	-3,89%	1.038	1.258	21,19%	1.034	1.258	21,66%	9.081	12.515	37,82%
			Exportação	2.424	3.868	59,57%	966	1.031	6,73%	684	1.031	50,73%	8.345	11.675	39,90%
			Total	7.079	8.342	17,84%	2.004	2.289	14,22%	1.718	2.289	33,24%	17.426	24.190	38,82%
Uruguiana	P. de los Libres	AR	Importação	13.078	13.906	6,33%	3.600	3.577	-0,64%	3.641	3.577	-1,76%	42.544	49.713	16,85%
			Exportação	25.961	35.670	37,40%	9.057	9.409	3,89%	7.261	9.409	29,58%	85.237	97.597	14,50%
			Total	39.039	49.576	26,99%	12.657	12.986	2,60%	10.902	12.986	19,12%	127.781	147.310	15,28%
			Impo vazio	16.358	26.017	59,05%	6.574	6.940	5,57%	3.683	6.940	88,43%	67.947	66.794	-1,70%
			Expo vazio	6.383	3.564	-44,16%	888	792	-10,81%	1.921	792	-58,77%	19.471	15.414	-20,84%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	1	2	%	0	0	%	1	0	0,00%	2	285	%
			Exportação	733	1.058	44,34%	334	229	-31,44%	233	229	-1,72%	1.992	2.244	12,65%
			Total	734	1.060	44,41%	334	229	-31,44%	234	229	-2,14%	1.994	2.529	26,83%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	12.050	10.904	-9,51%	2.921	3.018	3,32%	3.868	3.018	-21,98%	32.812	34.496	5,13%
			Exp.PTN	2.967	3.695	24,54%	894	886	-0,89%	735	886	20,54%	10.855	9.962	-8,23%
			Total	15.017	14.599	-2,78%	3.815	3.904	2,33%	4.603	3.904	-15,19%	43.667	44.458	1,81%
Foz do Iguaçu	Ciudad del Este	PY	Imp.PIA	10.342	11.308	9,34%	2.792	2.833	1,47%	2.731	2.833	3,73%	28.854	33.923	17,57%
			Exp.PIA	23.428	24.645	5,19%	5.987	6.081	1,57%	6.280	6.081	-3,17%	76.791	75.026	-2,30%
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este		Imp.OPN.PIA	9.613	14.374	49,53%	4.032	3.992	-0,99%	2.626	3.992	52,02%	32.892	49.718	51,16%
			Total	43.383	50.327	16,01%	12.811	12.906	0,74%	11.637	12.906	10,90%	138.537	158.667	14,53%
		AR/PY	Total PIA+PTN	58.400	64.926	11,17%	16.626	16.810	1,11%	16.240	16.810	3,51%	182.204	203.125	11,48%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	6.459	7.114	10,14%	2.051	1.635	-20,28%	2.185	1.635	-25,17%	17.680	27.452	55,27%
			Exportação	221	276	24,89%	23	56	143,48%	30	56	86,67%	908	934	2,86%
			Total	6.680	7.390	10,63%	2.074	1.691	-18,47%	2.215	1.691	-23,66%	18.588	28.386	52,71%

 ABTI <small>Associação Brasileira de Transportadoras</small>				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	jan-abr	jan-abr	Δ	mar	abr	Δ	abr	abr	Δ	mai/2023	mai/2024	Δ
				2024	2025		2025	2025		2024	2025		abr/2024	abr/2025	
Guaiará	Salto del Guaiará	PY	Importação	8.137	s/inf	s/inf	1.667	s/inf	s/inf	2.456	s/inf	s/inf	17.612	s/inf	s/inf
			Exportação	560	s/inf	s/inf	335	s/inf	s/inf	127	s/inf	s/inf	1.565	s/inf	s/inf
			Total	8.697	s/inf	s/inf	2.002	s/inf	s/inf	2.583	s/inf	s/inf	19.177	s/inf	s/inf
Aceguá	Aceguá	UY	Importação	481	873	81,50%	187	220	17,65%	95	220	131,58%	2.851	2.392	-16,10%
			Exportação	497	280	-43,66%	72	37	-48,61%	60	37	-38,33%	1.998	1.125	-43,69%
			Total	978	1.153	17,89%	259	257	-0,77%	155	257	65,81%	4.849	3.517	-27,47%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	1	%
			Exportação	70	27	-61,43%	2	11	450,00%	54	11	-79,63%	873	84	-90,38%
			Total	70	27	-61,43%	2	11	450,00%	54	11	-79,63%	873	85	-90,26%
			Impo vazio	132	74	-43,94%	13	26	100,00%	69	26	-62,32%	1.039	289	-72,18%
			Expo vazio	95	78	-17,89%	4	1	-75,00%	10	1	-90,00%	489	743	51,94%
Chuí	Chuy	UY	Importação	2.367	2.412	1,90%	641	595	-7,18%	562	595	5,87%	7.092	7.078	-0,20%
			Exportação	8.947	8.946	-0,01%	2.380	2.210	-7,14%	2.599	2.210	-14,97%	28.242	29.025	2,77%
			Total	11.314	11.358	0,39%	3.021	2.805	-7,15%	3.161	2.805	-11,26%	35.334	36.103	2,18%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	4.088	4.272	4,50%	933	972	4,18%	939	972	3,51%	15.541	14.684	-5,51%
			Exportação	5.347	6.554	22,57%	1.693	1.653	-2,36%	1.619	1.653	2,10%	17.696	20.327	14,87%
			Total	9.435	10.826	14,74%	2.626	2.625	-0,04%	2.558	2.625	2,62%	33.237	35.011	5,34%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	617	354	-42,63%	43	34	-20,93%	81	34	-58,02%	2.347	2.394	2,00%
			Exportação	99	70	-29,29%	23	13	-43,48%	32	13	-59,38%	297	330	11,11%
			Total	716	424	-40,78%	66	47	-28,79%	113	47	-58,41%	2.644	2.724	3,03%
			Impo vazio	45	62	37,78%	19	15	-21,05%	18	15	-16,67%	229	214	-6,55%
			Expo vazio	553	263	-52,44%	43	42	-2,33%	57	42	-26,32%	1.745	1.480	-15,19%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	1.662	1.782	7,22%	441	311	-29,48%	453	311	-31,35%	4.929	5.805	17,77%
			Exportação	2.150	2.149	-0,05%	684	577	-15,64%	653	577	-11,64%	6.608	7.137	8,01%
			Total	3.812	3.931	3,12%	1.125	888	-21,07%	1.106	888	-19,71%	11.537	12.942	12,18%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	6.025	4.730	-21,49%	1.146	993	-13,35%	1.293	993	-23,20%	18.670	19.448	4,17%
			Exportação	8.993	9.875	9,81%	2.331	2.530	8,54%	2.259	2.530	12,00%	32.443	29.158	-10,13%
			Total	15.018	14.605	-2,75%	3.477	3.523	1,32%	3.552	3.523	-0,82%	51.113	48.606	-4,90%

Empresas brasileiras autorizadas

AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE
670	212	450	465	97	482	17

Empresas estrangeiras autorizadas

AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE
604	357	220	325	59	155	4

Tripartite

UY (BR/AR): 22

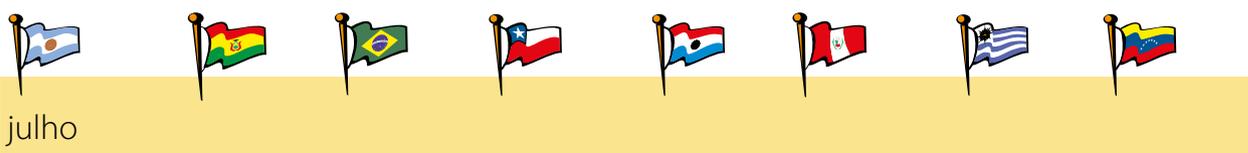
AR (BR/CL): 8



aniversariantes

10 anos	15 anos	20 anos	30 anos	50 anos
 <p>Urugaiana/RS Países atendidos Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai e Uruguai</p>	<p>Transportes Fafo Santana do Livramento/RS Países atendidos Uruguai www.transportesfafo.com.br</p>	 <p>Foz do Iguaçu/PR Países atendidos Argentina, Bolívia, Chile, Uruguai e Paraguai www.transfepaje.com.br</p>  <p>São Borja/RS Desenvolvimento e licenciamento de programas de computador www.dbsystem.com.br</p>	 <p>Urugaiana/RS Países atendidos Argentina, Chile e Uruguai www.interflet.com</p>	 <p>Concórdia/SC Países atendidos Argentina, Chile, Uruguai, Paraguai e Peru www.marvel.com.br</p>

feriados internacionais



julho

quarta, 09 Dia da Independência Argentina	Sem feriados	Sem feriados	quarta, 16 Nossa Senhora do Carmo	Sem feriados	quarta, 23 Dia da Força Aérea do Peru	sexta, 18 Juramento da Constituição do Uruguai	sábado, 05 Dia da Independência
					segunda, 28 Dia da Independência		quinta, 24 Aniversário de Simón Bolívar
					terça, 29 Dia da Independência		

agosto

sexta, 15 Puente Turístico	quarta, 06 Dia da Independência Boliviana	Sem feriados	sexta, 15 Assunção de Maria	sexta, 15 Fundação de Assunção	quarta, 06 Batalha de Junín	segunda, 25 Independência do Uruguai	Sem feriados
domingo, 17 Dia do General José de San Martín					sábado 30 Santa Rosa de Lima		

setembro

Sem feriados	Sem feriados	domingo, 07 Independência do Brasil	quinta, 18 Dia da Independência Chilena	segunda, 29 Dia da Batalha de Boquerón	Sem feriados	Sem feriados	Sem feriados
			sexta, 18 ⁹ Dia do Exército Chileno				



TRANSPORTE E A **COP30**

ESTAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO ONDE O FUTURO EMBARCA.

A ESTAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO SERÁ O PONTO DE ENCONTRO DO TRANSPORTE NA COP30. UM ESPAÇO PENSADO PARA GERAR CONEXÕES ESTRATÉGICAS, DEBATER SOLUÇÕES SUSTENTÁVEIS E MOSTRAR COMO O SETOR PODE LIDERAR A TRANSFORMAÇÃO SUSTENTÁVEL.



O QUE VOCÊ VAI ENCONTRAR POR LÁ:

- NETWORKING COM STAKEHOLDERS DIFERENCIADOS
- PROGRAMAÇÃO COM DEBATES E EXPERIÊNCIAS IMERSIVAS
- CONEXÃO ENTRE AUTORIDADES, EMPRESAS E INSTITUIÇÕES
- IMERSÃO AQUAVIÁRIA PELO RIO GUAMÁ
- ATRAÇÕES CULTURAIS E ARTÍSTICAS



EM LOCALIZAÇÃO PRIVILEGIADA, A ESTAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DARÁ VISIBILIDADE AO QUE O TRANSPORTE TEM DE MELHOR NA CONSTRUÇÃO DE UM FUTURO SUSTENTÁVEL.



Conheça a Estação do Desenvolvimento e faça parte dessa mudança!

Transformar
o transporte começa
por quem o move.

Emprega Transporte
oportunidades
para trabalhadores
e empresas.

Cadastre-se:

empregatransporte.sestsenat.org.br



 **Emprega
transporte**
SEST SENAT